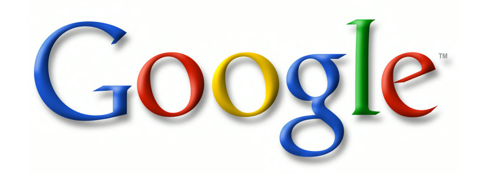


JULIO ZENTENO BARROS

SERVICIO DIPLOMÁTICO I CONSULAR

LEJISLACION VIJENTE EN 1896

PRIMERA EDICION

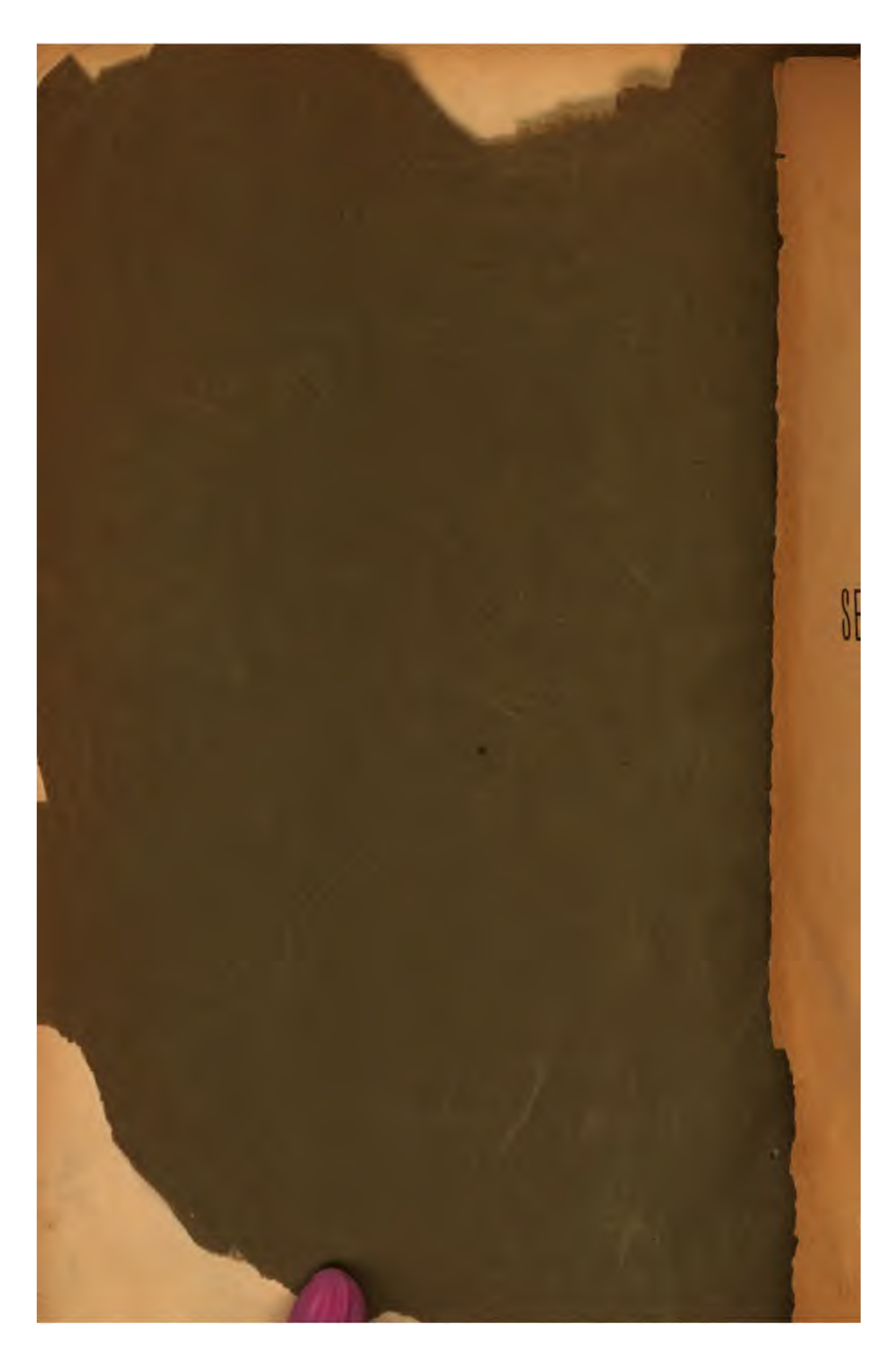
PUBLICADA POR EL MINISTERIO DE RELACIONES ESTERIORES



SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA MEJÍA, CALLE NATANIEL NÚMS. 1 Y 3

1896



SERVICIO DIPLOMATICO I CONSULAR

LEJISLACION VIJENTE EN 1896

JULIO ZENTENO BARROS

SERVICIO
DIPLOMÁTICO I CONSULAR
LEJISLACION VIJENTE EN 1896

PRIMERA EDICION

PUBLICADA POR EL MINISTERIO DE RELACIONES ESTERIORES



SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA MEJÍA, CALLE NATANIEL NÚMS. 1 Y 3

1896

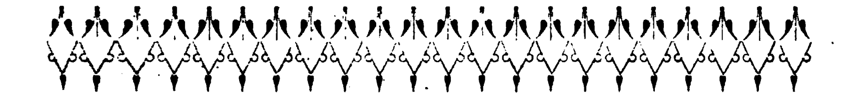
REPÚBLICA DE CHILE

MINISTERIO
DE
RELACIONES ESTERIORES

Certifico que el texto de los documentos oficiales que contiene la presente publicacion, está en perfecta conformidad con los orijinales que existen en el archivo del Ministerio de Relaciones Esteriores, Culto i Colonizacion.

Santiago, 14 de Noviembre de 1896.

Eduardo Phillips,
Sub-secretario.



ADVERTENCIA

Hemos reunido en el presente volúmen todas las disposiciones, vijentes a la fecha, de nuestra lejislacion no codificada relativas al servicio diplomático i consular de la República, con el propósito de facilitar las labores de este ramo de la administracion pública.

Si la preparacion i suficiencia de los encargados de nuestra representacion en el estranjero harian innecesaria su publicacion; en cambio la autorizan suficientemente las facilidades que puede proporcionarles para el estudio o consulta de cualquiera de las disposiciones legales que contiene.

Mas, destinada especialmente para el personal del cuerpo consular, ella viene a llenar una necesidad sentida desde tiempo atras.

«La naturaleza e importancia de las funciones en que un Cónsul puede intervenir, requiere que éste posea una suma de conocimientos que lo habiliten para desem-

peñarse con acierto. Seria aventurado esperar que sin una preparacion adecuada pueda un Cónsul amparar en la medida propia, los derechos de nuestros compatriotas ante las autoridades locales; representar, en ausencia o fallecimiento de ellos, sus lejítimos intereses i liquidar sus bienes; resolver las cuestiones que se suscitaren entre el capitan i la tripulacion de una nave chilena; intervenir en la venta de naves, reparto de averías, contratos a la gruesa i operaciones de salvamento». (Mensaje de S. E. el Presidente de la República proponiendo al Congreso Nacional un proyecto de reforma del Reglamento Consular). (*)

En efecto exijen que los funcionarios consulares tengan conocimiento exacto no solo de las disposiciones de nuestras leyes codificadas sino tambien de aquellas que por su índole administrativa i reglamentaria, variable o transitoria, no pueden encerrarse en los preceptos de un código, de duracion mas o ménos permanente; disposiciones que corren dispersas en publicaciones oficiales o en archivos públicos.

Un Cónsul, en la jeneralidad de los casos, no podrá quizá reunir de antemano un acopio tal de conocimientos, salvo estudios especiales o profesionales; ni le seria fácil procurarse colecciones de boletines, anuarios o periódicos donde hacer el estudio o la consulta de la cuestion dudosa o desconocida que le exije solucion pronta o inmediata.

Por eso hemos reunido no solo las disposiciones que dicen relacion directa con el ajente diplomático o con-

(*) Véase el mensaje bajo el núm. 80.

sular, sino tambien todas aquellas que se rozan mas o ménos íntimamente con el estranjero o que son concernientes a nuestro derecho marítimo o comercial; i les hemos dado cierta unidad en su colocacion, a fin de facilitar su consulta.

La obra se divide en tres capítulos: *Ministerio de Relaciones Esteriores i Ajentes Diplomáticos i Consulares Nacionales i Estranjeros;—Marina Nacional* (mercante i de guerra);—i *Códigos i Tratados* (anotaciones de los primeros i nómina cronolójica i por naciones de los segundos);—i termina con un *Apéndice* que contiene la nómina del cuerpo diplomático i consular de la República i del residente en Chile, insertándose en una *Adicion* las disposiciones publicadas durante su impresion.

Santiago, 14 de Noviembre de 1896.

Julio Zenteno Barros.



ÍNDICE

CAPÍTULO I

Ministerio de Relaciones Esteriores i Ajentes Diplomáticos i Consulares

TITULO I

Ministerio de Relaciones Esteriores i Culto

II

Disposiciones varias

TITULO III

Ajentes Diplomáticos i Consulares Nacionales

I

II

Disposiciones relativas a empleados públicos

CAPÍTULO II

Marina Nacional

TITULO I

Oficinas i Territorio Marítimos.—Policías Sanitaria i Marítima.

II

Policías Sanitaria i Marítima

TITULO II

Marina Mercante

I

II

Disposiciones varias

TITULO III

Marina de Guerra

II

Disposiciones varias

CAPÍTULO III

Códigos i Tratados

TÍTULO I

Anotaciones de los Códigos

TÍTULO II

Nómina de los Tratados celebrados por Chile desde 1819 hasta 1896

APÉNDICE

Nómina del Cuerpo Diplomático i Consular de la República i del estranjero residente en Chile

Cuerpo Diplomático de Chile

Cuerpo Diplomático Residente

Cónsules de Chile en América

Cónsules de Chile fuera de América

Cónsules estranjeros en Chile

ADICION

Disposiciones publicadas durante la impresion de la obra



CAPÍTULO I

Ministerio de Relaciones Esteriores i Ajentes Diplomáticos i Consulares

TÍTULO I

Ministerio de Relaciones Esteriores i Culto

1. Reorganizacion de los Ministerios.—Se fija su número, precedencia i atribuciones.

Santiago, 21 de Junio de 1887.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

I

DE LOS DEPARTAMENTOS DE ESTADO

Art. 1.° Habrá siete Departamentos de Estado, a cargo de seis Ministros del despacho, a saber:

1.° Del Interior;

2.° De Relaciones Esteriores i Culto;

3.° De Justicia e Instruccion Pública;

4.° De Hacienda;

5.° De Guerra;

6.° De Marina;

7.° De Industria i Obras Públicas.

Los Departamentos de Guerra i Marina serán desempeñados por un solo Ministro.

Art. 2.° Corresponde al despacho del Departamento del Interior:

1.° Todo lo concerniente al Gobierno político de la República, a la conservacion del réjimen constitucional i mantenimiento del órden público;

2.° La ejecucion de las leyes electorales relativas a los poderes públicos o corporaciones elejidas por votacion popular;

3.° La prorogacion de las sesiones ordinarias del Congreso i la convocacion a estraordinarias;

4.° Los decretos de rehabilitacion que, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 de la Constitucion, acordare el Senado;

5.° La ejecucion de las leyes relativas a la policía jeneral i las demas medidas concernientes a esta materia;

6.° La demarcacion de las provincias i la subdivision territorial de ellas conforme a la Constitucion; la creacion de ciudades, villas i cualquiera otra clase de poblaciones; la designacion o variacion de las capitales de departamentos; la creacion de territorios municipales;

7.° Los asuntos municipales que, segun las disposiciones vijentes, requieran la intervencion gubernativa;

8.° El censo i estadística de la poblacion;

9.° Lo relativo a la beneficencia pública i a los cementerios;

10. El establecimiento, direccion i conservacion de los correos i telégrafos del Estado, i la vijilancia, conforme a las leyes i decretos del Gobierno, en el establecimiento i esplotacion de los telégrafos pertenecientes a particulares;

11. La subvencion que el Estado conceda a las empresas de navegacion, de ferrocarriles i de telégrafos;

12. El nombramiento i remocion de los Consejeros de Estado que la Constitucion atribuye al Presidente de la República;

13. El nombramiento i remocion de los empleados de la oficina del despacho del Presidente de la República;

14. La fijacion de los límites territoriales de la República;

15. La custodia del gran sello del Estado;

16. La publicacion del *Diario Oficial.*

Art. 3.° Corresponde al despacho del Departamento de Relaciones Esteriores i Culto:

1.° Las disposiciones relativas al mantenimiento de las relaciones con las potencias estranjeras, al recibimiento de sus Ministros Diplomáticos i a la admision de sus cónsules i otros ajentes comerciales;

2.° La formacion, observancia i ejecucion de todos los tratados i convenciones internacionales;

3.° Publicar i comunicar a quienes corresponda, dentro i fuera del pais, la declaracion de guerra;

4.° Nombrar todos los empleados diplomáticos, cónsules i demas ajentes públicos del pais en el estranjero;

5.° Legalizar todos los documentos que deben producir efecto en el esterior, i los que otorgados en el estranjero deban producir efecto en Chile;

6.° Todo lo relativo al ceremonial i etiqueta en las asistencias oficiales a que concurran el Presidente de la República i el Cuerpo Diplomático;

7.° Todo lo concerniente a las relaciones del Estado con la Iglesia i al servicio del Culto.

Art. 4.° Corresponde al despacho del Departamento de Justicia e Instruccion Pública:

1.° Todo lo que se refiere a la organizacion i réjimen de los juzgados i tribunales;

2.° Lo concerniente al ejercicio de la atribucion constitucional del Presidente de la República de velar por la conducta ministerial de los jueces i los demas empleados del órden judicial;

3.° Los indultos i conmutaciones de penas;

4.° La policía i la conservacion de las cárceles, presidios, casas de reclusion i correccion i demas establecimientos penales;

5.° La organizacion i direccion de las guardias especiales de cárceles u otros establecimientos penales que sean pagados con fondos de este Departamento;

6.° La espedicion de títulos de notarios, conservadores i archiveros i lo relativo al réjimen i buen desempeño de estos oficios i a la guarda i arreglo de los archivos oficiales;

7.° La creacion de las circunscripciones del Rejistro Civil i todo lo relativo a su servicio;

8.° La publicacion del *Boletin de las Leyes i Decretos del Gobierno* i de la *Gaceta de los Tribunales;*

9.° La estadística judicial;

10. El desarrollo i fomento de la instruccion i educacion pública;

11. Lo relativo a la direccion, economía, policía i fomento de los establecimientos de educacion costeados con fondos nacionales o municipales que no han sido atribuidos especialmente a otro Departamento, i la supervijilancia sobre todos los demas

12. La creacion i conservacion de los museos, bibliotecas públicas, observatorios astronómicos, meteorolójicos i de los depósitos literarios o de bellas artes; i

13. La organizacion i custodia del Archivo Jeneral del Gobierno;

Art. 5.° Corresponde al despacho del Departamento de Hacienda:

1.° La administracion de las rentas públicas i el cuidado de su recaudacion o inversion con arreglo a la lei;

2.° La vijilancia e inspeccion superior sobre todas las oficinas encargadas de la recaudacion, inversion administrativa, contabilidad i fiscalizacion de las rentas del Estado;

3.° Lo relativo a las Casas de Moneda;

4.° Lo concerniente a los terrenos baldíos i demas propiedades nacionales cuya administracion i conservacion no estén especialmente encomendados a otro Departamento; i al inventario

de todos los bienes nacionales de cualquiera naturaleza que sean;

5.° Lo relativo a la deuda pública;

6.° Todo lo concerniente al comercio interior i esterior;

7.° La habilitacion de puertos i caletas;

8.° La formacion de la estadística de rentas i de la comercial

9.° Lo concerniente a las instituciones de crédito i sociedades anónimas; i

10. La presentacion anual al Congreso de los presupuestos de gastos jenerales i cuentas de inversion.

Art. 6.° Corresponde al Despacho del Departamento de Guerra:

1.° El reclutamiento, organizacion i disciplina del Ejército de línea i la distribucion de las fuerzas que lo componen;

2.° El alistamiento, organizacion i disciplina de la Guardia Nacional i su movilizacion;

3.° Todo lo relativo al armamento i conservacion de las plazas fuertes i fortalezas, i la administracion de los parques i almacenes de guerra de las fábricas de armas, de municiones i de pólvora i maestranzas militares de propiedad fiscal;

4.° El abastecimiento de víveres i forrajes, de vestuario i de equipo i la remonta del Ejército i de la Guardia Nacional;

5.° El servicio de hacienda, de sanidad i relijioso de las fuerzas de su dependencia;

6.° Los hospitales militares i los asilos de inválidos;

7.° La conservacion i reparacion de los cuarteles i demas edificios que dependen de él;

8.° Las escuelas militares i la instruccion primaria en los cuerpos del Ejército; i

9.° La manutencion, depósito, guardia i canje de los prisioneros de guerra;

Art. 7.° Corresponde al despacho del Departamento de Marina:

1.° El servicio, conservacion, reparacion i abastecimiento de las naves de guerra i demas embarcaciones del Estado;

2.° La instruccion, disciplina i distribucion del personal de la Armada i del cuerpo destinado a las guarniciones de los buques;

3.° La direccion de los servicios de hacienda i de sanidad de la misma;

4.° Lo concerniente a los arsenales i almacenes de la Marina i a la direccion i conservacion de los diques i astilleros del Estado;

5.° La organizacion i mantenimiento de los establecimientos de enseñanza correspondiente a este ramo;

6.° La division del territorio marítimo i la direccion de las oficinas destinadas a su servicio;

7.° Lo relativo a la hidrografía de la costa;

8.° El alumbrado marítimo i la conservacion i administracion de los faros i telégrafos marítimos;

9.° El avalizamiento de la costa i la construccion i conservacion de las boyas i valizas;

10. La proteccion i desarrollo de la marina mercante nacional i la vijilancia sobre la ejecucion de las leyes que la rijen;

11. Lo relativo al enganche de marineros i demas jente del mar;

12. La policía de las aguas territoriales i lo concerniente a averías, naufrajios i salvamento en la parte que toca a la autoridad administrativa; i

13. La espedicion de patentes de corso.

Art. 8.° Corresponde al despacho del Departamento de Industria i Obras Públicas:

1.° La proteccion i desarrollo de las industrias agrícolas, minera i fabril, i de las sociedades relativas a ellas; la direccion de los establecimientos públicos pertenecientes al Estado, que se refieran a los mismos ramos i la supervijilancia de los establecimientos particulares; la organizacion i sostenimiento de las escuelas de artes i oficios, agricultura, minería i demas escuelas de aplicacion no atribuidas a otros Departamentos;

2.° La concesion de privilejios esclusivos;

3.° Lo relativo a la caza i a la pesca, sin perjuicio de las

atribuciones que corresponden al Departamento de Marina en la policía de las aguas territoriales;

4.° La reglamentacion de los bosques, plantíos i la distribucion de las aguas;

5.° La construccion i direccion de los ferrocarriles del Estado; la vijilancia conforme a las leyes o decretos del Gobierno, en la construccion o esplotacion de los ferrocarriles particulares;

6.° La apertura, conservacion i reparacion de los caminos, puentes, calzadas i vias fluviales;

7.° La construccion de todos los edificios nacionales, de los diques, malecones, muelles, faros i de los monumentos públicos, conforme a las indicaciones i con los fondos que señalen los Departamentos respectivos. La conservacion i reparacion de los mismos, en cuanto no esté especialmente encomendada a otros Departamentos;

8.° La construccion de las líneas telegráficas i telefónicas pertenecientes al Estado;

9.° La apertura de canales o acequias i la desecacion de lagunas, hechas por cuenta del Estado;

10. La formacion de la carta catastral i demas planos del territorio de la República; i

11. Todo lo concerniente al ramo de colonizacion.

Art. 9.° Incumbe a cada Departamento el despacho de las comunicaciones, decretos, reglamentos, proyectos de lei i mensajes del Presidente de la República i la promulgacion o devolucion de las leyes relativas a las materias que respectivamente les conciernen.

El decreto de promulgacion de la declaracion de guerra será firmado por todos los Ministros del despacho i archivado en el Departamento de Relaciones Esteriores.

Corresponde asimismo a cada Departamento el despacho de los nombramientos, promociones, licencias i jubilaciones o retiro de los funcionarios i empleados pertenecientes a los diversos ramos de su dependencia; i el de las pensiones i montepíos de los deudos de éstos.

II

DE LOS MINISTROS

Art. 10. Cada uno de los Departamentos de Estado enumerados en el artículo 1.° estará a cargo de un Ministro, Secretario del despacho, con escepcion de los Departamentos de Guerra i Marina que serán desempeñados por un solo Ministro.

El órden de procedencia de los Ministros será el asignado por el citado artículo a los respectivos Departamentos.

Art. 11. En los casos de ausencia, enfermedad o renuncia de alguno de los Ministros, lo reemplazará, siempre que el Presidente de la República no hiciere designacion espresa, aquel que le suceda en el órden de precedencia establecido, subrogando al de Industria el Ministro del Interior.

Art. 12. Los Ministros podrán tomar a nombre del Presidente de la República todas las providencias relativas a la ejecucion de las disposiciones ya adoptadas por el Gobierno.

III

DE LOS SUBSECRETARIOS I DEMAS EMPLEADOS DE LAS SECRETARÍA

Art. 13. Habrá en cada Departamento de Estado un Subsecretario, que será el jefe de la respectiva oficina i tendrá la responsabilidad del servicio interno.

El Subsecretario, para ser nombrado, debe estar en posesion de un título profesional, o haber sido jefe de oficina en el ramo del Departamento para que se le nombra, o tener competencia probada o reconocida.

Art. 14. Corresponde al Subsecretario:

1.° La direccion jeneral de los trabajos de la Secretaría;

2.° El estudio i preparacion de todos los asuntos que deban someterse a la resolucion del Ministro, tanto en lo concerniente

a la marcha ordinaria del servicio, cuanto en las reformas o innovaciones que convenga introducir en él;

3.° Firmar los oficios en que se transcriban decretos espedidos por el Presidente de la República; como asimismo usando de la fórmula «por el Ministro», las providencias que exija la tramitacion de los asuntos pendientes ante el Departamento;

4.° Autorizar las copias de los documentos del respectivo Departamento, i previa solicitud del interesado, certificar la existencia de dichos documentos; i

5.° Legalizar las firmas de los funcionarios dependientes del Departamento.

Art. 15. En los casos de inhabilidad temporal o ausencia del Subsecretario de Estado, las atribuciones que le confieren los números 3.°, 4.° i 5.° del artículo precedente, serán desempeñadas por el jefe de seccion que el Presidente de la República designe.

Art. 16. Podrán ser elejidos miembros del Senado o de la Cámara de Diputados los Subsecretarios i demas empleados de las Secretarías de Estado, pero deben optar entre el cargo de Senador o Diputado i sus respectivos empleos.

Art. 17. Habrá, ademas, en las Secretarías, jefes de seccion, oficiales de partes, archiveros i oficiales de número de 1.ª i 2.ª clase.

Podrá nombrarse tambien oficiales supernumerarios cuando las necesidades del servicio lo exijieren.

Art. 18. Los jefes de seccion tendrán la direccion inmediata de sus respectivas secciones i la responsabilidad de los trabajos que se les encomienden.

Art. 19. Deberán adquirir un conocimiento completo de las leyes, decretos i antecedentes relativos a los asuntos comprendidos en sus respectivas secciones, como asimismo de los establecimientos e instituciones, trabajos i funcionarios que dependan del Departamento en el ramo correspondiente.

Art. 20. Los jefes de seccion prepararán anualmente el presupuesto de gastos del Departamento en sus secciones respecti-

vas i cuidarán de que se lleven en órden los libros que requiera el servicio.

Art. 21. Corresponde al oficial de partes:

Sellar i remitir la correspondencia oficial i enviar a las oficinas i funcionarios respectivos las demas piezas que se tramiten en el Departamento.

Llevar los libros que el Reglamento de la oficina le encargue.

Suministrar a los interesados los datos que soliciten sobre los asuntos en que tengan interes, en conformidad a las instrucciones que le imparta el Subsecretario.

Remitir a su destino las copias de las piezas que haya de publicarse en el *Diario Oficial* i en el *Boletin de las Leyes i Decretos del Gobierno*, previo el visto-bueno del jefe de la oficina.

Art. 22. Corresponde al archivero:

La recepcion i guarda de los documentos i libros que compongan el archivo de la Secretaría, de cuya conservacion será directamente responsable.

La custodia del sello o sellos del Departamento.

La conservacion i cuidado de los objetos i útiles del servicio de la oficina.

Dar copia de los documentos que corran a su cargo, cuando así lo ordenare el Subsecretario.

Llevar los libros que el Reglamento respectivo le encomiende.

Art. 23. Los oficiales de número desempeñarán las funciones que exija el despacho de los asuntos que corrieren por la seccion a que estén asignados i los que exija el curso i despacho de todos los asuntos de la Secretaría.

Los oficiales supernumerarios prestarán los mismos servicios.

Art. 24. Los porteros i mensajeros que el artículo 27 asigna a cada Departamento desempeñarán sus oficios en la forma que determinen los reglamentos i jefes de las respectivas oficinas.

Art. 25. No podrá ser nombrado oficial de número, de cualquiera de los Departamentos de Estado, ningun individuo que no haya obtenido el título de bachiller en humanidades i que no haya cumplido dieziocho años de edad.

Para ser nombrado oficial de número de primera clase, en propiedad, se requerirá, ademas, conocimiento de Derecho Público i Administrativo i del ramo especial que corresponda al Departamento a que el individuo pretenda ingresar.

Para ser nombrado jefe de seccion, se necesitará haber rendido el examen de Derecho Público i Administrativo i, ademas, en el Departamento del Interior, el de Código Civil; en el Departamento de Relaciones Esteriores i Culto, los de Derecho Internacional, Código Civil i Derecho Canónico; en el Departamento de Justicia e Instruccion Pública, los de Código Civil i Código Penal; en el Departamento de Hacienda, los de Contabilidad, Economía Política, de Código Civil i de Comercio; en los Departamentos de Guerra i Marina, el de Derecho Internacional; i en el Departamento de Industria i Obras Públicas, el de Código de Minería o los de Topografía i Arquitectura.

Art. 26. Los empleados de planta de cada Departamento, serán:

1.° En el del Interior: un Subsecretario, dos jefes de seccion, un oficial de partes, un archivero, dos oficiales de número de primera clase, tres oficiales de número de segunda clase;

2.° En el de Relaciones Esteriores i Culto: un Subsecretario, dos jefes de seccion, de los cuales uno desempeñará las funciones de traductor o intérprete, debiendo poseer, a lo ménos, los idiomas frances e ingles; un oficial de partes, un archivero, dos oficiales de número de primera clase, tres oficiales de número de segunda clase;

3.° En el de Justicia e Instruccion Pública: un Subsecretario, dos jefes de seccion, un oficial de partes, un archivero, dos oficiales de número de primera clase, dos oficiales de número de segunda clase;

4.° En el de Hacienda: un Subsecretario, dos jefes de seccion, un oficial de partes, un archivero, dos oficiales de número de primera clase, tres oficiales de número de segunda clase;

5.° En el de Guerra: un Subsecretario, dos jefes de seccion,

un oficial de partes, un archivero, dos oficiales de número de primera clase, tres oficiales de número de segunda clase;

6.° En el de Marina: un Subsecretario, un jefe de seccion, un oficial de partes i archivero, un oficial de número de primera clase, dos oficiales de número de segunda clase; i

7.° En el de Industria: un Subsecretario, tres jefes de seccion, un oficial de partes, un archivero, tres oficiales de número de primera clase, tres oficiales de número de segunda clase.

Art. 27. Cada una de las secretarías tendrá un primero i segundo porteros, i mensajeros que el Presidente de la República determine.

IV

Art. 28. Habrá un oficial del Presidente de la República, encargado de su correspondencia i ausiliado, si fuere necesario, por un oficial de segunda clase.

Las funciones de estos empleados terminarán con las del Presidente que los hubiere nombrado.

V

DE LA SECRETARÍA DEL CONSEJO DE ESTADO

Art. 29. La Secretaría del Consejo de Estado será servida por los empleados que fija la lei de 17 de Julio de 1873, debiendo gozar el Secretario una renta anual de dos mil quinientos pesos, i el oficial de pluma, la de ochocientos.

El secretario recibirá, ademas, cien pesos anuales para gastos de escritorio.

VI

DEL ARCHIVO JENERAL DE GOBIERNO

Art. 30. En un archivo jeneral que estará bajo la dependencia inmediata del Departamento de Justicia e Instruccion Pública, se depositarán en el mes de Abril de cada año, todos los documentos existentes en los archivos particulares de los diversos Departamentos que tengan mas de cinco años de fecha, i los libros copiadores de los mismos que tengan mas de diez.

Art. 31. Esta oficina constará de tantas secciones cuantos sean los Departamentos de Estado; i estará a cargo de un archivero i dos ayudantes, cuyas funciones determinará un reglamento especial dictado por el Presidente de la República.

Art. 32. Los encargados del archivo jeneral no podrán manifestar ni entregar orijinales o en copia, los documentos existentes en él, sin órden escrita del Ministro o Subsecretario de Estado del Departamento respectivo.

El que contraviniere a esta disposicion, incurrirá respectivamente en las penas señaladas por los artículos 242 i 246 inclusive del Código Penal.

Art. 33. El archivo jeneral tendrá para su servicio un portero.

VII

DE LA DOTACION DE SUELDOS

Art. 34. Los empleados que establece la presente lei, gozarán de los siguientes sueldos anuales:

Ministro de Estado: diez mil pesos ($ 10,000).

Subsecretario: cinco mil pesos ($ 5,000).

Jefes de seccion: tres mil pesos (3,000).

Oficiales de partes: mil cuatrocientos pesos ($ 1,400).

Archiveros: mil doscientos pesos ($ 1,200).

Oficial de número de primera clase: mil pesos ($ 1,000).

Oficial de número de segunda clase: ochocientos pesos ($ 800).

Oficial supernumerario: seiscientos pesos ($ 600).

Oficial del despacho del Presidente de la República: mil ochocientos pesos ($ 1,800).

Archivero jeneral: dos mil cuatrocientos pesos ($ 2,400).

Ayudante del archivero jeneral: seiscientos pesos ($ 600).

Porteros primeros: trescientos sesenta pesos ($ 360).

Porteros segundos: trescientos pesos ($ 300).

Mensajeros a caballo: quinientos pesos ($ 500).

Mensajeros a pié: doscientos cuarenta pesos ($ 240).

Art. 35. Queda derogada la lei de 9 de Agosto de 1853 i los decretos anteriores a la presente fecha, relativos a esta materia.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

1.° Un reglamento dictado por el Presidente de la República determinará en cada Departamento los deberes especiales de cada uno de los empleados establecidos por la presente lei, i señalará las reglas de órden interno de la oficina.

2.° Los actuales empleados que quedaren sin colocacion tendrán derecho a una gratificacion correspondiente a seis meses del sueldo que disfrutaban, si tuvieren ménos de diez años de servicio.

Si el empleado hubiere servido diez años o mas i no tuviere derecho a jubilarse, la gratificacion se aumentará en un cinco por ciento del sueldo anual por cada año cumplido que exceda de diez.

3.° El Presidente de la República pondrá en vijencia las disposiciones de la presente lei, dentro de los noventa dias siguientes a su promulgacion.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

JOSÉ MANUEL BALMACEDA.

Cárlos Antúnez.

---

2. **Ramo de Colonizacion.**—Se anexa el ramo de Colonizacion al Ministerio de Relaciones Esteriores i Culto.

Santiago, 22 de Noviembre de 1888.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI

Artículo único.—Lo concerniente al ramo de Colonizacion, que, en conformidad a la lei de 21 de Junio de 1887, corresponde al despacho del Departamento de Industria i Obras Públicas, corresponderá, desde la fecha de la promulgacion de la presente lei, al despacho del Departamento de Relaciones Esteriores i Culto.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

JOSÉ MANUEL BALMACEDA.

Prudencio Lazcano.

Nota.—Con motivo de esta lei se dictó el siguiente decreto:

Santiago, 22 de Noviembre de 1888.—Visto lo dispuesto en la lei promulgada con esta misma fecha, que determina que el ramo de Colonizacion que dependia del Ministerio de Industria i Obras Públicas corra en lo sucesivo a cargo del Departamento de Relaciones Esteriores,

Decreto:

El jefe de la seccion de ferrocarriles i colonizacion del Ministerio de Industria i Obras Públicas tendrá a su cargo, desde la fecha de este decreto, la seccion de ferrocarriles del mismo Ministerio.

Tómese razon i comuníquese.

BALMACEDA.

Prudencio Lazcano.

---

3. Seccion de Colonizacion.—Se ordena forme parte la Seccion de Colonizacion de la Consular i del Culto.

Santiago, 4 de Diciembre de 1888.

He acordado i decreto:

El ramo de Colonizacion, que por lei de 22 de Noviembre último ha pasado al Ministerio de Relaciones Esteriores i Culto, formará parte de los trabajos que corresponden a la Seccion Consular i del Culto de este Departamento.

Anótese, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Demetrio Lastarria.

Nota.—Sobre organizacion de Ministerios véase el Senado-Consulto de 25 de Setiembre de 1821; los Decretos Supremos de 8 de Febrero de 1818, de 12 de Agosto de 1822, de 15 de Julio de 1823, de 19 de Enero de 1828, de 1.° de Febrero de 1837 i de 4 de Julio de 1853; i la lei de 2 de Diciembre de 1871.

---

4. Reglamento del Ministerio de Relaciones Esteriores i Culto.—Se dicta el Reglamento respectivo.

Santiago, 7 de Mayo de 1889.

Cumpliendo con lo dispuesto en el primer artículo transitorio de la lei de 21 de Junio de 1887,

Decreto:

Art. 1.° El Ministerio de Relaciones Esteriores se divide en la Seccion Diplomática i Consular i la de Culto i Colonizacion.

Art. 2.° Los jefes de estas secciones, que tienen la direccion inmediata de los servicios respectivos, deben dar cuenta de las faltas, irregularidades i descuidos en que incurran los empleados subalternos, vijilar constantemente el estado de los libros copiadores, despachar con oportunidad los trabajos que le sean encomendados i entregar, cuando mas tarde el 10 de Mayo, el presupuesto de gastos de sus correspondientes secciones para el año venidero.

Art. 3.° El Subsecretario es reemplazado en caso de ausencia por el Jefe de la Seccion Diplomática i Consular.

Art. 4.° Las funciones de traductor e intérprete, son desempeñadas por el Jefe de la Seccion de Culto i Colonizacion.

Art. 5.° A cada uno de los Departamentos comprendidos por las Secciones, corresponde un libro de leyes, mensajes i decretos, i uno de oficios.

El Departamento de Relaciones Esteriores tendrá, ademas de los indicados:

Uno de tratados i autógrafos del Presidente de la República para soberanos estranjeros; i

Uno de protocolos, comprendiéndose bajo esta denominacion las actas de conferencias diplomáticas i los documentos de todo jénero que suscriban el Ministro i cualquiera otra persona investida o nó con carácter oficial.

Art. 6.° El oficial de partes lleva tres libros en que se anota la correspondencia que el Ministerio reciba i la que despacha, uno en que se consigna la inversion de los ítems variables del presupuesto, espresándose en cada caso el gasto que importa, el decreto i el saldo que resulta, i uno en que se inserta las providencias de tramitacion.

Art. 7.° Corresponde al archivero:

Conservar en órden todos los documentos de la oficina;

Suministrar a los empleados superiores los antecedentes archivados que se le pidieren;

Anotar diariamente una enunciacion sumaria del contenido de las piezas que los jefes de seccion hagan llegar a su poder, i el número, la pájina i las demas indicaciones del volúmen en que fueren colocadas; i

Autorizar, con el visto-bueno del Subsecretario, las copias que le fueren ordenadas.

Art. 8.° Por cada dia en que, sin permiso del Subsecretario, no concurran a la oficina o permanezcan en ella ménos de cinco horas, los empleados perderán una treintava parte de su sueldo mensual, sin perjuicio de las consecuencias ulteriores a que dé lugar la repeticion de su inasistencia.

Para el efecto indicado bastará que el Subsecretario indique por escrito al Tesorero Fiscal el número de dias en que la inasistencia se hubiere verificado.

Artículo transitorio.—El 1.° de Junio próximo se abrirán los nuevos libros a que se refiere este decreto; i el 1.° del mes siguiente el archivero habrá catalogado las convenciones i los protocolos que hasta el 1.° de Junio existan en el Ministerio.

Tómese razon, publíquese e insértese en el *Boletin de las Leyes i Decretos del Gobierno.*

BALMACEDA.

M. Sanchez Fontecilla.

---

5. Cuentas por pasajes o fletes por vapores o ferrocarriles.—Se declara no serán de cargo del Ministerio sino cuando se hubieren concedido por órden espresa de dicho departamento.

Santiago, 19 de Abril de 1894.

Considerando que no obstante las reiteradas instrucciones impartidas por el Ministerio de Relaciones Esteriores, Culto i

Colonizacion, continúase otorgando por diversas autoridades administrativas órdenes de pasajes por vapor o por los ferrocarriles del Estado, con cargo a dicho Departamento i sin previa autorizacion del mismo,

Decreto:

No será de cargo a los presupuestos de Relaciones Esteriores, Culto o Colonizacion cuenta alguna por pasajes o fletes si no hubieren sido ellos concedidos a virtud de órden espresa del indicado Ministerio.

Comuníquese i publíquese.

MONTT.

V. Blanco.

---

6. Pasajes i fletes por ferrocarriles del Estado.—Se derogan los decretos que han autorizado a funcionarios públicos para otorgar pases libres.

Santiago, 31 de Diciembre de 1895.

Considerando que, a pesar de las numerosas disposiciones que se han dictado para reglamentar la concesion de pasajes libres por los ferrocarriles del Estado, no se ha podido cortar del todo los abusos a que se presta la práctica vijente, ni obtener que el número de pasajes guarde proporcion con los empleados que efectivamente viajan en comision del servicio;

Considerando que, en consecuencia del órden de cosas actual, los fondos que se consultan en el presupuesto de los diversos Departamentos de Estado son con frecuencia insuficientes para cubrir las cuentas de pasajes i fletes libres de los ferrocarriles del Estado, i que de este modo se ha llegado a formar una deuda considerable en favor de la Empresa;

Considerando que, tanto la contabilidad de las obras públicas i otros servicios fiscales, como la contabilidad de los ferrocarriles del Estado ganarian en claridad si aquellos cubrieran los

fletes i trasportes de sus empleados en las mismas condiciones que las obras i servicios particulares;

Considerando, por último, que no presentaria inconvenientes sérios la práctica de abonar directamente a los empleados que viajan en comision del servicio, junto con sus viáticos o gastos de viaje, las cantidades que hubieren pagado por pasajes en los ferrocarriles del Estado,

Decreto:

1.° Desde el 1.° de Marzo de 1896 quedarán derogados los Supremos Decretos de 18 de Enero de 1870, de 22 de Abril de 1872, de 5 de Mayo de 1883 i todos los que posteriormente han autorizado a funcionarios civiles i militares para otorgar órdenes de pasajes i fletes libres por los ferrocarriles del Estado.

2.° Desde la fecha indicada, la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles no aceptará otras órdenes de esta naturaleza que las que tengan por objeto poner a la disposicion de diplomáticos estranjeros o de determinadas personas, compartimentos reservados o trenes especiales, i, en este caso, deberá pasar la cuenta del gasto al Ministerio respectivo en un plazo que no exceda de ocho dias.

Tómese razon i comuníquese.

MONTT.

Elías Fernandez A.

---

7. Pasajes i fletes por ferrocarriles del Estado.—Se ordena espedir certificados por los pagos que hicieren los empleados públicos por pasajes o fletes.

Santiago, 19 de Febrero de 1896.

Visto lo dispuesto en el Supremo Decreto núm. 1,942 de 31 de Diciembre de 1895, que suprime, a contar desde el 1.° de Marzo próximo, los pasajes i fletes libres por los ferrocarriles del Estado; i

Teniendo presente la necesidad de que las oficinas pagadoras comprueben la efectividad de los gastos orijinados por el trasporte de empleados públicos de carga fiscal,

Decreto:

1.° La Direccion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado impartirá las instrucciones necesarias para que las boleterías i oficinas remisoras de carga den a los empleados públicos que los soliciten certificados de los pagos hechos a la Empresa por la causa mencionada;

2.° En los certificados que se relacionan con el trasporte de empleados deberán espresarse el nombre del empleado, la comision que desempeñe, la estacion de partida i de término i el precio del pasaje.

En los certificados que se relacionan con el trasporte de carga fiscal, deberá, ademas quedar constancia clara de la naturaleza de la carga i de la empresa u obra a que va destinada.

3.° Los certificados a que se refiere este decreto deberán espedirse por duplicado i en la forma que designen las instrucciones de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles.

Tómese razon i comuníquese.

MONTT.

Elias Fernandez A.

---

8. Presupuestos de gastos.—Se fijan los de la Administracion Pública durante el año de 1896.

Lei núm. 349.

Santiago, 11 de Febrero de 1896.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al Proyecto de Lei de Presupuestos de gastos de la Administracion Pública para el presente año, cuyo total es de ochenta i siete

millones veintitres mil seiscientos siete pesos catorce centavos ($ 87.023,607.14), distribuidos en la forma siguiente:

Ministerio del Interior...........................		$ 6.296,458.56
Ministerio de Relaciones Esteriores, Culto i Colonizacion:		
Seccion de Relaciones Esteriores........................	$ 1.184,411.71	
Id. del Culto.................	701,728	
Id. de Colonizacion.........	867,000	2.753,139.71
Ministerio de Justicia e Instruccion Pública:		
Seccion de Justicia..............	$ 3.802,488.08	
Id. de Instruccion Pública..	5.829,049.22	9.631,537.30
Ministerio de Hacienda..............................		17.281,590.11
Id. de Guerra................................		13.064.456.39
Id. de Marina.................................		8.996,234.90
Id. de Industria i Obras Públicas:		
Seccion de Industria...........	$ 1.383,163.83	
Id. de Obras Públicas.....	27.617,026.34	29.000,190.17
		$ 87.023,607.14

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto como lei de la República.

JORJE MONTT.

H. Perez de Arce.

---

9. Presupuestos de gastos.—Detalle de los que corresponden al Ministerio de Relaciones Esteriores i Culto, durante el año de 1896.

SECCION DE RELACIONES ESTERIORES

Gastos fijos

PARTIDA 1.ª—SECRETARÍA

Lei de 21 de Junio de 1887

Item	1	Sueldo del Ministro.........	10,000	
—	2	Sueldo del Subsecretario...	5,000	
—	3	Sueldo del jefe de la seccion diplomática i consular....	3,000	
—	4	Sueldo del jefe de la seccion de culto i colonizacion...	3,000	
—	5	Sueldo del oficial de partes	1,400	
—	6	Sueldo del archivero........	1,200	
—	7	Sueldo de dos oficiales de número de primera clase, con mil pesos anuales cada uno......................	2,000	
—	8	Sueldo de tres oficiales de número de segunda clase, con ochocientos pesos anuales cada uno.........	2,400	
—	9	Sueldo del portero primero.	360	
—	10	Sueldo del portero segundo.	300	
—	11	Sueldo del mensajero de a caballo......................	500	
—	12	Para gastos menores de oficina. Lei de presupuestos de 1893................	300	29,460

PARTIDA 2.ª—LEGACIONES

Lei de 12 de Setiembre de 1883

Legacion en Francia, Gran Bretaña i Suiza

Item	1	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario...............	26,666 67
—	2	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	8,000
—	3	Sueldo de un secretario.....	10,666 67
—	4	Sueldo de dos oficiales de secretaría, a razon de cuatrocientas libras esterlinas anuales cada uno...	10,666 67
—	5	Sueldo de un contador......	10,666 67
—	6	Sueldo de un secretario con residencia en Lóndres, que desempeñará las funciones de Encargado de Negocios interino durante la ausencia del Ministro.	10,666 67
—	7	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	2,666 66

Legacion en Alemania e Italia

Item	8	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario..............	26,666 67
—	9	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	8,000
—	10	Sueldo de un secretario.....	10,666 67

Item	11	Sueldo de un oficial de secretaría	5,333 33

Legacion en los Estados Unidos de América

Item	12	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario	26,666 67
—	13	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	8,000
—	14	Sueldo de un secretario	10,666 67
—	15	Sueldo de un oficial de secretaría	5,333 33

Legacion en los Estados Unidos del Brasil

Item	16	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario	26,666 67
—	17	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	8,000
—	18	Sueldo de un secretario	10,666 67
—	19	Sueldo de un oficial de secretaría	5,333 33

Legacion en la República Arjentina

Item	20	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario	26,666 67
—	21	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	8,000
—	22	Sueldo de un secretario	10,666 67
—	23	Sueldo de un oficial de secretaría	5,333 33

Legacion en el Uruguai i Paraguai

Item	24	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario..............	26,666 67
—	25	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	8,000
—	26	Sueldo de un secretario......	10,666 67
—	27	Sueldo de un oficial de secretaría.....................	5,333 33

Legacion en el Perú

Item	28	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario..............	26,666 67
—	29	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	4,000
—	30	Sueldo de un secretario......	10,666 67
—	31	Sueldo de un oficial de secretaría.....................	5,333 33

Legacion en Bolivia

Item	32	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario..............	26,666 67
—	33	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	4,000
—	34	Sueldo de un secretario......	10,666 67
—	35	Sueldo de un oficial de secretaría.....................	5,333 33

Legacion en el Ecuador o en alguna otra de las Repúblicas hispano-americanas

Item	36	Sueldo de un Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario.............	26,666 67	
—	37	Asignacion al mismo para gastos de representacion.	4,000	
—	38	Sueldo de un secretario......	10,666 67	
—	39	Sueldo de un oficial de secretaría.....................	5,333 33	473,333 37

PARTIDA 3.ª—CUERPO CONSULAR

Lei de 13 de Julio de 1852

Item	1	Sueldo del Cónsul Jeneral en Italia. Lei de presupuestos de 1887...............	6,666 67
—	2	Sueldo del Cónsul Jeneral en Australia i Nueva Zelanda, con residencia en Sidney, don Guillermo E. Eldred, nombrado Cónsul el 18 de Julio de 1856, i miéntras desempeñe sus funciones. Leyes de presupuestos de 1890, 1895 i 1896.........................	4,000
—	3	Sueldo del Cónsul Jeneral en la República Arjentina, con residencia en Mendoza. Leyes de presupuestos de 1890 i 1896.................	6,666 67

Item 4	Sueldo de un Cónsul Jeneral en el Perú, con residencia en el Callao. Leyes de presupuestos de 1895 i 1896..........................	6,666 67	
— 5	Sueldo de un Cónsul Jeneral en el Ecuador, con residencia en Guayaquil. Decreto de 21 de Diciembre de 1885 i Lei de presupuestos de 1896...........	3,200	
— 6	Sueldo del Cónsul Jeneral en España, con residencia en Barcelona, don Pedro Yuste, miéntras desempeñe sus funciones. Leyes de presupuestos de 1895 i 1896..........................	6,666 67	
— 7	Sueldo de un Cónsul en Panamá. Leyes de presupuestos de 1889 i 1892........	4,000	
— 8	Sueldo de un Cónsul en Neuquen, República Arjentina. Lei de presupuestos de 1895..........................	2,666 66	
— 9	Sueldo de un Cónsul Jeneral en Estados Unidos de América, con residencia en Nueva York, don Federico A. Beelen, miéntras desempeña sus funciones. Lei de presupuestos de 1895	4,000	44,533 34

PARTIDA 4.ª—COMISION INTERNACIONAL DE LÍMITES ENTRE CHILE I LA REPÚBLICA ARJENTINA

Tratado de límites de 26 de Octubre de 1881, leyes de presupuestos de 1892, 1895 i 1896 i Decreto Supremo de 27 de Setiembre de 1894

Item	1	Sueldo del Perito............	12,000	
—	2	Sueldo del injeniero en jefe.	10,000	
—	3	Sueldo de cinco injenieros primeros, con ocho mil pesos anuales cada uno...	40,000	
—	4	Sueldo de cinco injenieros segundos, con seis mil pesos anuales cada uno...	30,000	
—	5	Sueldo de un injeniero ausiliar con el carácter de dibujante......................	3,600	
—	6	Sueldo de un injeniero ausiliar con el carácter de calculador......................	3,600	
—	7	Sueldo de tres injenieros ausiliares, con trescientos pesos mensuales cada uno, durante seis meses.........	5,400	
—	8	Sueldo del pro-secretario i contador....................	3,500	
—	9	Sueldo del portero...........	480	
—	10	Alquiler de casa, segun contrato..........................	4000	112,580

PARTIDA 5.ª—JUBILADOS

Lei de 20 de Agosto de 1857.

Item	1	Pension al oficial de número, don Teodomiro Tapia Portus. Decreto de 16 de Marzo de 1882............	255	
—	2	Pension al Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario don Alberto Blest Gana. Decreto de 16 de Mayo de 1887.........	5,250	5,505

PARTIDA 6.ª—ENSIONES DE GRACIA

Item único.	Pension a la viuda e hijos de don Horacio Gates Jones. Lei de 30 de Octubre de 1861...............	....	1,200

Gastos variables

PARTIDA 7.ª

Item	1	Para espensas de establecimiento, gastos de viaje, comisiones i promociones de empleados diplomáticos i consulares durante el año. Lei de 12 de Setiembre de 1883 i de presupuestos de 1894.........	53,000

Item	2	Para repatriacion i ausilio de chilenos en el estranjero. Lei de presupuestos 1894	13,000
—	3	Para pago de servicio telegráfico. Leyes de presupuestos de 1893, 1894 i 1896	28,000
—	4	Para atender a los gastos que demande el Tribunal de Laussane. Lei de presupuestos de 1895	66,000
—	5	Para atender a los gastos que imponga el funcionamiento de los Tribunales Arbitrales establecidos en Santiago i la defensa de de Chile ante ellos. Lei de presupuestos de 1895.	108,000
—	6	Gastos de la Comision Internacional de Límites. Tratado de 26 de Octubre de 1881 i lei de presupuestos de 1895	60,000
—	7	Gastos de oficina de la misma Comision. Lei de presupuestos de 1895	2,500
—	8	Sueldo de un traductor e intérprete del Ministerio. Lei de presupuestos de 1892	2,000
—	9	Sueldo del calígrafo del Ministerio. Lei de presupuestos de 1896	2,400

Item 10	Para pago de sueldo a los oficiales supernumerarios de la Secretaría de Relaciones Esteriores. Leyes de 21 de Junio de 1887 i de presupuestos de 1893.	2,400	
— 11	Para pagar el importe del franqueo de la correspondencia que se envie al estranjero por el Ministerio de Relaciones Esteriores. Leyes de presupuestos de 1895 i 96......	2,500	
— 12	Para trasportes i fletes. Lei de presupuestos de 1894	5,000	
— 13	Para gastos imprevistos. Leyes de presupuestos de 1894, 1895 i 1896.........	130,000	
— 14	Para pagar las cuentas que quedaron sin cancelarse el 31 de Diciembre de 1895 i que no excedan los respectivos items a que debieron imputarse........	3,000	477,800

PARTIDA 8.ª

Item único.	Para pagar diferencias de cambio. Lei de presupuestos de 1896...........	....	40,000
			1.184,411 71



TÍTULO II

Ajentes Diplomáticos i Consulares Estranjeros

I

10. Funcionarios Consulares.—Se determinan los puntos de residencia de funcionarios consulares de Gobiernos estranjeros.

Santiago, 10 de Enero de 1855.

Siendo conveniente determinar los puntos de residencia de funcionarios consulares de Gobiernos estranjeros,

Decreto:

Art. 1.° Se designan para la residencia de funcionarios consulares de Gobiernos estranjeros en el pais, los puertos mayores i las capitales de provincia que puedan calificarse de plazas mercantiles por las transacciones que se celebren en ellas.

Los funcionarios consulares admitidos a residir en los puertos mayores, serán reputados por las autoridades del pais, como autorizados para ejercer sus funciones respecto de los demas puertos que de dichos puertos mayores dependan.

Los funcionarios consulares residentes en las capitales de provincia, se considerarán igualmente autorizados por las autoridades del pais para ejercer sus funciones en todo el territorio de la provincia, salvo los puertos asignados al funcionario consular establecido en el puerto mayor correspondiente, si atendido su carácter, no le estuviese sometido.

Art. 2.° Los funcionarios consulares autorizados al presente para residir en otros puntos que los señalados en este decreto, continuarán hasta que cesen en sus funciones, debiendo llevarse, llegado este caso, a debido efecto lo dispuesto en el artículo 1.°

Anótese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Antonio Varas.

---

11. Funciones Públicas.—Se reglamenta el ceremonial para la asistencia de las funciones públicas a que concurra el Presidente de la República.

Santiago, 6 de Setiembre de 1853.

A fin de regularizar la asistencia de los funcionarios i empleados públicos a las solemnidades nacionales a que deben concurrir, i siendo inoportunas en la actualidad algunas de las disposiciones dadas sobre esta materia.

Vengo en acordar i decreto:

Art. 1.° A todos los actos públicos, civiles o relijiosos a que asista el Presidente de la República, concurrirán los empleados i funcionarios determinados en este artículo guardando el órden de precedencia en que se les designa:

A la derecha del Presidente:

Los Ministros de Estado;

El Comandante Jeneral de Armas, los Inspectores del Ejército i Guardia Nacional i los Jenerales;

El Intendente, los Jueces de letras i los Rejidores. El Secretario i el Tesorero de la Municipalidad i el Procurador de ciudad, en segunda fila;

El Prior i miembros del Consulado. El Asesor de este Tribunal, en segunda fila;

Los Coroneles;

El Auditor de Guerra;

El Jefe del Cuerpo de Injenieros civiles e injenieros de primera clase.

A la izquierda del Presidente:

La Suprema Corte de Justicia i la Corte de Apelaciones. Los Relatores i Secretarios de estos tribunales, en segunda fila;

El Contador Mayor, el Superintendente de la Casa de Moneda. Los Tesoreros nacionales i el Administrador Jeneral de Correos;

El Contador i el Tesorero de la Casa de Moneda, el Tesorero de los Establecimientos de Beneficencia i los Contadores de resultas de la Contaduría Mayor, en segunda fila;

El Rector i el Consejo de la Universidad, el Delegado Universitario i el Rector del Instituto Nacional. Los Secretarios de las facultades i Profesores de la Universidad, en segunda fila;

El Jefe de la Oficina de Estadística i los Oficiales Mayores de los Ministerios;

Los Oficiales de la guarnicion, ocupando los estremos de ámbas alas.

En los acompañamientos abrirán la marcha las segundas filas, i cuando se deba formar una sola hilera, se observará el órden de precedencia que queda determinado, prefiriendo las colocaciones del ala derecha a las correspondientes de la izquierda.

Art. 2.° Los Ajentes Diplomáticos que concurrieren a las solemnidades nacionales, tendrán su colocacion a la derecha del Presidente de la República, inmediatamente despues de los Ministros de Estado, i los Consejeros de Estado, despues del Cuerpo Diplomático.

El Arzobispo i Obispos cuando concurrieren ocuparán asiento

de huéspedes, el primero en la Suprema Corte de Justicia, despues del Presidente de este Tribunal, i los segundos, en la Corte de Apelaciones, despues del Rejente.

Los Secretarios i Agregados de legacion i los Ayudantes de los jefes militares ocuparán la segunda fila en sus respectivas secciones.

Art. 3.° Los funcionarios públicos designados en el artículo 1.° que no pudieren concurrir a las solemnidades nacionales ordinarias o estraordinarias a que sean citados, lo harán presente en el término de veinticuatro horas al Ministerio del ramo respectivo, comprobando con certificado de facultativo la enfermedad que los imposibilita para la asistencia, bajo la pena que establece el artículo 1.° del Supremo Decreto de 6 de Setiembre de 1832. A este efecto, el empleado que haga de maestro de ceremonias en las solemnidades nacionales, pasará al dia siguiente de haber tenido éstas lugar, una razon de los empleados que se hallen en el caso de este artículo, al Ministerio correspondiente, segun el ramo de la administracion a que pertenezcan.

Quedan derogados los Supremos Decretos de 2 de Agosto de de 1832 i 20 de Junio de 1838.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Silvestre Ochagavia.

---

12. Funciones Públicas.—Se reglamenta el ceremonial para la asistencia a las funciones públicas en Valparaiso i demas provincias.

Santiago, 14 de Setiembre de 1889.

A fin de regularizar la asistencia de los funcionarios i empleados públicos a las solemnidades nacionales a que concurran, i en vista de lo espuesto en la nota que antecede,

Decreto:

1.° Apruébase el siguiente órden de precedencia que debe observarse en las ceremonias públicas que se efectúen en Valparaiso:

A la derecha del Intendente:

Comandante jeneral de marina;
Jenerales i contra-almirantes;
Jueces de letras;
Intendente jeneral del Ejército i Armada;
Jefes del Ejército i Armada;
Delegacion universitaria;
Junta de Beneficencia;
Consejo provincial de hijiene;
Junta departamental de prisiones;
Médicos de ciudad;
Empleados públicos.

A la izquierda:

Ilustre Municipalidad;
Cuerpo consular;
Superintendente de aduanas;
Directorio del Cuerpo de Bomberos;
Directorio de la Cámara de Comercio;
Directorio de la Cámara de Comercio Española;
Rector del liceo;
Visitador de Escuelas;
Promotores fiscales;
Defensores de menores;
Oficiales del Rejistro Civil;
Empleados públicos.

Los secretarios de la Intendencia, comandancia de armas i de marina i de los jueces letrados ocuparán la segunda fila en sus respectivas secciones.

2.° En las demas provincias, i en lo que sea posible, se obser-

vará el mismo órden respecto de los funcionarios i empleados que concurran a las ceremonias públicas.

Anótese, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Demetrio Lastarria.

Nota.—Por circular de 1.º de Setiembre de 1836 se ordenó a los empleados públicos, tanto civiles como militares, concurrir a las funciones públicas sin necesidad de invitacion especial; mas en la práctica se acostumbra pasarles invitacion.

Por decreto de 15 de Setiembre de 1894 se declaró que correspondia a la Corte de Apelaciones de Valparaiso el lugar de la derecha del Intendente i a los relatores i secretarios la segunda fila del lugar que corresponde a la Corte.

---

13. Insanos de nacionalidad estranjera.—Se ordena comunicar su ingreso al Ministerio de Relaciones Esteriores a fin de ponerlo en conocimiento del respectivo Ajente Diplomático.

Santiago, 17 de Enero de 1862.

Siendo creada la Casa de Orates de Santiago para recibir i curar a todos los locos, cualquiera que sea la nacionalidad a que pertenezcan,

He acordado i decreto:

Toda vez que entre un loco estranjero a la casa establecida para recibirlos, el Presidente de la Junta Directiva de dicho establecimiento dará cuenta inmediatamente al Ministerio de Relaciones Esteriores para que por su conducto se ponga el hecho en noticia del Ajente Diplomático de la nacion a que pertenezca el demente.

Anótese, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Manuel Alcalde.

Nota—La Casa de Orates se estableció en Santiago en el barrio de Yun ai por decreto de 25 de Setiembre de 1852; i se determinaron las condiciones para colocar i hacer salir los locos de la Casa de Orates, i la vijilancia i responsabilidad de las autoridades a este respecto por lei de 31 de Julio de 1856.

---

14. Canje de publicaciones.—Se establece la oficina de canje de publicaciones chilenas anexa a la Biblioteca Nacional i con el objeto que se espresa.

Santiago, Mayo 12 de de 1871.

Vista la nota precedente, i considerando:

1.° Que interesa al pais ser bien conocido de los pueblos de Europa i América bajo el triple aspecto de sus adelantos intelectuales, morales i materiales, de que a la sazon tan escasa noticia tienen hasta las naciones mas estrechamente unidas a él por relaciones comerciales;

2.° Que para conseguir tan importante objeto es necesario facilitar todos aquellos medios conducentes a que las producciones científicas i literarias de Chile sean conocidas i puedan circular fuera de él;

3.° Que ya ha comenzado a hacerse uso de uno de estos medios con la estipulacion de convenios *ad hoc* sobre canje de publicaciones nacionales, como los celebrados por el Gobierno de Chile con los Gobiernos de las Repúblicas americanas del Ecuador, Perú, Honduras, Salvador, Nicaragua i Arjentina;

4.° Que es probable que las demas secciones americanas i aun algunos estados de Europa quieran celebrar sobre el particular otros convenios análogos;

5.° Que para la espedita i pronta realizacion de los convenios ya celebrados i de los que en adelante se celebraren, es indispensable organizar cuanto ántes una oficina con este solo i esclusivo objeto;

6.° Que a fin de que dicha oficina pueda desempeñar su cometido de una manera competente i fácil conviene que esté

anexa a la Biblioteca Nacional i bajo la direccion del bibliotecario, por cuanto se trata de un asunto que ha menester de un empleado de responsabilidad que le preste una dedicacion constante i minuciosa i que, por su oficio, debe tener conocimientos especiales de bibliografía i estar al cabo de todas las publicaciones que se hacen en el pais;

Aceptando la oferta que el actual bibliotecario, don Ramon Briceño, ha hecho de prestar gratuitamente sus servicios para la instalacion i primeras operaciones de la mencionada oficina hasta tanto que una lei sobre la materia fije la planta i asigne los fondos necesarios para los gastos anuales de la misma,

Decreto:

Art. 1.° Anexa a la Biblioteca Nacional i bajo la direccion del bibliotecario se establecerá una oficina jeneral de canje de publicaciones chilenas con las de los paises que al efecto hayan celebrado o celebraren convenios sobre el particular con el Gobierno. Serán objeto de este canje las publicaciones a que se refieren aquellos pactos o convenciones.

Art. 2.° Todo jefe de oficina pública del Estado con archivo o depósito de publicaciones oficiales estará obligado a remitir con su correspondiente oficio, a la jeneral de canjes, cincuenta ejemplares completos de toda obra que en adelante se publique en el pais o en el estranjero por cuenta del Gobierno, i por su respectiva oficina.

Los mismos jefes remitirán ademas a la referida oficina de canjes veinte i cinco ejemplares de las obras de la misma clase que existan en sus respectivos archivos. Si no alcanzaren a tener ese número, remitirán al ménos el sobrante existente.

Art. 3.° Al bibliotecario, en su calidad de jefe de la oficina jeneral de canjes, corresponde:

1.° Recibir por conducto del Ministerio de Relaciones Esteriores toda remesa bibliográfica que sea enviada al Gobierno en virtud de los convenios de canje i remitir debidamente empaquetadas al mismo Ministerio las publicaciones destinadas a

los paises estranjeros, en cumplimiento de los mismos convenios;

2.° Tener con la debida anticipacion elejidas, compradas i acopiadas por órden las obras necesarias para el retorno de los canjes que ocurran i hacer publicar sin demora en los *Anales de la Universidad* o en el periódico oficial, las listas bibliográficas tanto de las remesas recibidas como de las retornadas;

3.° Colocar i conservar debidamente acondicionadas, en los correspondientes lugares de la Biblioteca, todas las obras que a este establecimiento se dedican en virtud de los canjes;

4.° Adquirir con los fondos que a ella se dediquen las publicaciones no oficiales que conforme a los pactos existentes sea necesario comprar.

Art. 4.° El Ministerio respectivo cuidará de dictar oportunamente el reglamento interior de la Oficina de Canje.

Comuníquese a quienes corresponda, publíquese i dése al Congreso Nacional oportuna cuenta para los fines del caso.

PEREZ.

Belisario Prats.

---

15. Franquicias aduaneras.—Se conceden a favor de los Diplomáticos acreditados cerca del Gobierno de Chile. (Ordenanza de Aduanas reformada por lei de 6 de Julio de 1878.)

Santiago, 26 de Diciembre de 1872.

Art. 33. Serán libres de derechos de su internacion para el consumo, las mercaderías siguientes:

....

Efectos para los diplomáticos acreditados cerca del Gobierno de Chile.

Cuando de los puertos de su procedencia vengan por cuenta i para el uso i consumo de estos funcionarios, hasta una canti-

dad cuyo valor no pase en el primer año de diez mil pesos i de dos mil en cada uno de los años subsiguientes. Dichos funcionarios no gozarán de esta concesion si ademas de su cargo ejercieren la profesion de comerciantes.

---

16. Despacho aduanero de los objetos destinados al uso i consumo de los Ministros Diplomáticos.—Se ordena efectuarlo en virtud de una órden impartida directamente a la Aduana por el Ministerio de Relaciones Esteriores.

Santiago, 11 de Setiembre de 1883.

A fin de simplificar las formalidades presentes para el despacho aduanero de los artículos destinados al uso de los Ministros Diplomáticos acreditados cerca del Gobierno de la República,

Decreto:

La entrega de los objetos destinados al uso i consumo de los Ministros Diplomáticos se efectuará en virtud de una órden impartida directamente a la Aduana por el Ministro de Relaciones Esteriores.

En esta órden se espresará el nombre de la nave en que hayan venido los objetos, la marca i número de los bultos.

Queda sin efecto el art. 169 del Reglamento de Aduanas.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARIA.

P. L. Cuadra.

Nota.—Insertamos una nota del Ministerio de Relaciones Esteriores i otra del de Hacienda relativas a este privilejio i dirijidas al Superintendente de Aduanas.

MINISTERIO DE RELACIONES ESTERIORES.

Santiago, 13 de Junio de 1889.

No creo prudente variar lo establecido respecto de la libre internacion de objetos para Diplomáticos. Se ha entendido que Diplomáticos son únicamente los jefes de las Legaciones o los Encargados de Negocios, i a ellos se limita la franquicia. Procure, sin embargo, dar todas las facilidades posibles al Canciller Aleman, a fin de que sea despachado con brevedad i sin molestias.

MATTE.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Santiago, 29 de Marzo de 1894.

Con esta fecha digo al señor Ministro de Relaciones Esteriores lo que sigue:

«En contestacion al oficio de US., número 315 de 16 de Febrero próximo pasado, debo decir a US. que el Departamento de mi cargo considera que deben estimarse en moneda de oro las cantidades de diez mil i de dos mil pesos que el artículo 33 de la Ordenanza de Aduanas señala como valor máximo de los artículos que pueden internar libres de derechos los funcionarios diplomáticos acreditados por cualquiera potencia cerca del Gobierno de la República».

Lo trascribo a Ud. para su conocimiento i fines consiguientes.

Dios guarde a Ud.

ALEJANDRO VIAL.

---

17. Despacho aduanero de los objetos destinados al uso i consumo de los Ministros Diplomáticos.—Se reglamentan las franquicias otorgadas por el art. 33 de la Ordenanza de Aduanas.

Santiago, 19 de Octubre de 1894.

A fin de salvar las dificultades que ha orijinado la aplicacion del artículo 33 de la Ordenanza de Aduanas en la parte que se refiere a los funcionarios diplomáticos acreditados cerca del Gobierno de la República,

Decreto:

1.° Los valores que segun el artículo 33 de la Ordenanza de Aduanas pueden introducir los funcionarios diplomáticos libres de derechos se continuarán computando, como hasta ahora, en moneda de oro a razon de cinco pesos por cada libra esterlina;

2.° Los Ministros diplomáticos que no hicieren uso de la facultad de introducir en cada año los efectos que corresponda, se entenderá que renuncian a dicha franquicia por el año en que no la han aprovechado;

3.° La facultad de introducir los diez mil pesos en el primer año se estiende tambien a los secretarios de Legacion que, por ausencia del Ministro respectivo, quedan investidos con el carácter de Encargados de Negocios;

4.° La Aduana de Valparaiso llevará prolijamente i al dia una cuenta corriente de los efectos que introduzcan los Ministros Diplomáticos i pasará mensualmente un estado de ella al Ministerio de Relaciones Esteriores;

5.° Si el departamento de Relaciones Esteriores espidiere órdenes para el despacho de efectos destinados a los Ministros Diplomáticos, que sobrepasen las cantidades que éstos pueden internar libres de derechos, la Aduana, ántes de cumplir esas órdenes, lo pondrá en conocimiento del Ministerio de Relaciones Esteriores para que dicte las medidas de caso; i

6.° Para que la estadística comercial pueda ser llevada con exactitud necesaria, la Aduana de Valparaiso, ántes de despa-

char los efectos destinados a los Ministros Diplomáticos, procederá a verificar su avalúo conforme a la tarifa.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Cárlos Ricsco.

Nota.—Insertamos la siguiente comunicacion del Ministerio de Hacienda que fija la aplicacion del decreto precedente:

Santiago, Octubre 30 de 1894.

Por su oficio núm. 4,906, de 25 del presente, se ha impuesto este Departamento de las dificultades que ha sujerido al Jefe de la Contaduría de la Aduana de Valparaiso la aplicacion del decreto núm. 1,977 de 19 del presente, sobre despacho de mercaderías destinadas a los Ministros Diplomáticos acreditados cerca del Gobierno de Chile.

El decreto de 19 del presente mes obedece a evitar las dificultades que se habian presentado en algunas ocasiones, a causa de la vaguedad de las disposiciones que rijen la internacion de efectos para los funcionarios diplomáticos, i por esta causa estimo que es conveniente salvar, con anticipacion, todas las dudas que puedan surjir de la aplicacion del citado decreto i que pudieran ser causa de dificultades posteriores.

El artículo 6.° del decreto citado prescribe que la Aduana ántes de despachar los efectos destinados a los Ministros Diplomáticos, procederá a verificar su avalúo conforme a Tarifa.

Esto significa claramente que los dichos efectos no serán despachados sin reconocerlos préviamente, i por el avalúo que se practique en vista de este reconocimiento, se formará la cuenta corriente que debe llevarse conforme a lo prescrito en el artículo 4.° del mismo decreto.

En esta intelijencia i para que las operaciones de la Aduana se hicieran con toda correccion, cabria establecer lo que propone el Jefe de la Contaduría, es decir que concluido el reconocimien-

to i avalúo de los bultos despachados por una póliza, se escriban a tinta los aforos que resultan, remitiéndola en seguida a la Contaduría, para que tome nota de los valores que resultan para cargarlos a la cuenta respectiva, i que, sin perjuicio de lo anterior, el vista no ordene la entrega de los bultos avaluados, sino cuando la Contaduría devuelva la póliza al Departamento de Vistas.

Pero para la adopcion de estos procedimientos se hace necesario que las operaciones que quedan consignadas no se retarden ni un solo momento mas de lo indispensable, a fin de que los funcionarios diplomáticos no tengan que esperar, para recibir sus efectos mas que el tiempo estrictamente necesario.

De esta manera se salvará el inconveniente de que la Aduana pueda en algun caso despachar mercaderías destinadas a los funcionarios diplomáticos que excedan las cantidades a que tienen derecho.

Si apesar de esto el Ministerio de Relaciones Esteriores espidiere alguna órden que se encuentre en el caso contemplado en el artículo 5.° del decreto de 19 del presente mes, tan pronto como la Aduana pueda comprobar el exceso en vista del avalúo de los efectos, suspenderá el despacho i lo representará al Ministerio de Relaciones Esteriores manifestando el exceso en que se incurra i los derechos que adeude, a fin de que el citado Departamento dicte las medidas del caso.

Espero que las esplicaciones que quedan consignadas salvarán todas las dudas que sujiera la aplicacion del decreto de 19 del presente, i que si la práctica ofrece posteriormente dificultades, esa Superintendencia habrá de servirse manifestarlas con la oportunidad necesaria para prevenirlas con anticipacion, evitando así entorpecimientos que conviene prevenir.

Dios guarde a Ud.

CÁRLOS RIESCO.

Al Superintendente de Aduanas.

18. Franquicias aduaneras en favor de Ministros Diplomáticos chilenos i bolivianos—Convenio celebrado con dicho objeto.

Los señores don Demetrio Lastarria, Ministro de Relaciones Esteriores de Chile, i don Melchor Terrazas, Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de Bolivia, con el objeto de fijar las franquicias de los efectos que, perteneciendo a los diplomáticos de sus paises respectivos tengan que pasar por las aduanas de uno de éstos, han convenido en lo que sigue:

1.° En Bolivia serán libres de todo derecho de importacion i esportacion los efectos que lleven o traigan consigo los Diplomáticos acreditados por el Gobierno chileno ante el Gobierno de Bolivia i los que le sean remitidos durante el desempeño de su comision;

2.° Gozarán del mismo privilejio los efectos que, perteneciendo a Diplomáticos acreditados por el Gobierno boliviano ante el Gobierno de Chile, entren a este pais o salgan de él por los puertos de Arica, Antofagasta i Valparaiso, siempre que su valor no pase del que indica el artículo 33 de la Ordenanza de Aduanas;

3.° El privilejio anterior se entenderá, en la proporcion a que se acaba de aludir, a los efectos que Ajentes Diplomáticos constituidos en Bolivia por otros gobiernos que el de Chile, llevaren consigo o recibieren por los puertos de Arica o Antofagasta; i

4.° Se sujetan a la regla de reciprocidad, dentro del valor a que se refiere el número 2.° de este Protocolo, las franquicias que el presente Acuerdo establece para las negociaciones chilenas i bolivianas.

En fé de lo cual, los infrascritos lo firmaron i signaron en doble ejemplar, en Santiago, a veintisiete de Octubre de mil ochociento ochenta i ocho.—(L. S.)—DEMETRIO LASTARRIA.—(L. S.)—MELCHOR TERRAZAS.

Nota.—El convenio preinserto principió a rejir desde el 18 de Enero de 1889 en virtud de un Decreto Supremo de esa fecha.

---

19. Correspondencia telegráfica.—Se declara exenta de gravámen la trasmision por líneas del Estado de las comunicaciones telegráficas oficiales de las autoridades i Ajentes Diplomáticos i Consulares de la República Arjentina.

Santiago, 25 de Abril de 1873.

Vista la nota que precede i lo informado sobre ella por el Director Jeneral de Correos i el Inspector de Telégrafos, teniendo presente el artículo 2.° de la convencion postal celebrada entre Chile i la República Arjentina en 6 de Mayo de 1870, i las liberales providencias dictadas por el Gobierno de esta última República, con fecha 18 de Febrero del presente año sobre el servicio de los telégrafos de su propiedad,

Decreto:

Queda exenta de todo gravámen la trasmision de la correspondencia telegráfica oficial que dirijan por las líneas del Estado las autoridades i Ajentes Diplomáticos de la República Arjentina i Consulares.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Eulojio Altamirano.

---

20. Correspondencia telegráfica.—Se aprueba un contrato celebrado para regularizar la trasmision de telegramas internacionales entre Chile i Bolivia.

Santiago, 1.° de Octubre de 1887.

A fin de regularizar la trasmision de telegramas internaciona-cionales entre Chile i Bolivia,

Decreto:

Apruébase el siguiente convenio celebrado entre don Pedro

Wessel, jerente de la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta a Ascotan, i don Fernando Cabrera Gacitúa, inspector de líneas i oficinas telegráficas del Estado:

1.° Miéntras el Gobierno de Chile prolonga su línea telegráfica de Calama a Ascotan, hasta empalmar con el telégrafo de la Compañía de Huanchaca, i en caso de interrupcion de ella, las comunicaciones telegráficas internacionales se trasmitirán por el telégrafo que el Ferrocarril posee para su servicio entre Calama i Ascotan.

2.° Los telegramas que el Ferrocarril deposite en la oficina del Estado en Antofagasta, serán pagados en el acto del depósito. Por los que esta oficina deposite en la del Ferrocarril, el jefe de ella; dará vales firmados por él i timbrados con el sello correspondiente por el valor total de los despachos hasta su destino, para que al fin de cada mes forme el Ferrocarril una lista nominal de todos ellos, con indicacion de la direccion, firma, número de palabras i su valor respectivo.

Esta lista, con los vales adjuntos o el visto bueno del jefe de la oficina del Estado, la pasará mensualmente el Ferrocarril al Supremo Gobierno, por conducto de la Direccion Jeneral de los Telégrafos para que se le mande abonar su valor por la Tesorería Fiscal de Antofagasta.

3.° La Empresa del Ferrocarril arreglará con la Compañía de Huanchaca el valor que corresponda a la seccion de sus líneas que recorran los despachos que vayan de Chile a la República de Bolivia, u otras líneas con que sus telégrafos estén relacionados.

4.° El cobro de los despachos se hará en moneda chilena, en conformidad a las tarifas que el Ferrocarril ha acordado con fecha 6 de Agosto último i que se acompañan a este contrato. Las variaciones que el Ferrocarril introduzca en ellas serán anunciadas a la Direccion Jeneral de Telégrafos con quince dias de anticipacion.

5.° Las comunicaciones oficiales del Gobierno de Chile i la de sus ajentes acreditados en Bolivia, se trasmitirán libres de

porte por los telégrafos del Ferrocarril de Antofagasta i de la Compañía Huanchaca de Bolivia.

6.° El Ferrocarril de Antofagasta hasta Ascotan se compromete a conducir, sin gravámen alguno para el Estado, por sus trenes, a los empleados de las oficinas del Telégrafo del Estado que vayan en comision del servicio, i a los celadores encargados del cuidado de la línea. En compensacion de esta franquicia, se trasmitirán libres de porte por los telégrafos del Estado las comunicaciones de servicio de la Compañía Huanchaca de Bolivia i del Ferrocarril de Antofagasta i sus ajencias.

7.° Este convenio rejirá desde el 15 del actual i terminará previo aviso dado con un mes de anticipacion por el Gobierno de de Chile a la Compañía de Huanchaca.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Por ausencia del Ministro del Interior,

Miguel Luis Amunátegui.

Nota.—A fin de precisar el alcance de una de las cláusulas anteriores, se dictó el siguiente decreto:

Santiago, 18 de Octubre de 1887.

Vista la nota que precede,

Decreto:

Se declara que la liberacion de porte otorgada a las comunicaciones telegráfica de la Compañía Huanchaca de Bolivia i Ferrocarril de Antofagasta, en el inciso 2.° del artículo 6.° del decreto número 3,264 de 1.° del actual, debe entenderse concedida solo respecto de los telegramas que por asuntos del servicio trasmitan los jerentes de ámbas compañías a los ajentes que designen individualmente en los pueblos que indiquen, i vice-versa, i no a los despachos que pueden dirijirse a los accionistas de esas empresas, o por particulares.

Anótese, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Aníbal Zañartu.

21. Correspondencia telegráfica.—Se aprueba un contrato celebrado para regularizar la trasmision de telegramas internacionales entre Chile i Bolivia.

Santiago, 17 de Mayo de 1889.

Vista la nota que precede,

Decreto:

Apruébese el siguiente contrato celebrado entre el Director Jeneral de Telégrafos i el Jerente de la Compañia de Telégrafos a Bolivia, para facilitar la trasmision de los despachos telegráficos:

Art. 1.° Desde el 1.° de Junio próximo, las oficinas telegráficas del Estado recibirán telegramas para las oficinas de la Compañia de Telégrafos a Bolivia, los que se cobrarán en conformidad a la tarifa que tiene establecida la referida Compañia.

Las variaciones que esta Compañia introduzca en ellas serán anunciadas a la Direccion Jeneral de Telégrafos, con quince dias de anticipacion.

Art. 2.° El pago de los telegramas a la Compañia de Telégrafos a Bolivia, se hará en conformidad a las prescripciones del Decreto Supremo de 23 de Agosto de 1884.

Art. 3.° Los telegramas que la Compañia de Telégrafos a Bolivia reciba para las oficinas telegráficas de Chile, serán cobrados conforme a la tarifa que rije actualmente, i el pago de ellos se hará en virtud de lo dispuesto por el artículo 5.° del Decreto Supremo de 31 de Enero de 1872.

Art. 4.° Este contrato rejirá desde la fecha indicada en el artículo 1.° i terminará, prévio aviso con un mes de anticipacion por el Gobierno de Chile, a la Compañia de Telégrafos a Bolivia.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

R. Barros Luco.

Nota.—El decreto que se cita es el siguiente:

Santiago, 23 de Agosto de 1884.

Vista la nota que antecede i en conformidad al inciso 1.° del artículo 6.° del reglamento jeneral de la administracion de los telégrafos del Estado,

Decreto:

Art. 1.° Se cobrará en estampillas telegráficas el importe del arancel vijente en la estension correspondiente a la línea del Estado, i en dinero efectivo el resto.

Art. 2.° La oficina telegráfica que reciba dinero por el servicio de otras líneas que no sean las del Estado, llevará cuenta de esos fondos i remitirá una nómina mensual de ellos a la Direccion Jeneral de Telégrafos, detallando en dicha nónima el nombre del remitente i el de aquel a quien la comunicacion se dirije, el número de palabras que ésta contenga i el importe de lo cobrado en dinero.

Con la misma nómina remitirá tambien un boletin de ingreso que acredite el entero hecho en la Tesoreria Fiscal respectiva de lo percibido en dinero, la designacion de la oficina telegráfica que lo efectuó i el nombre de la empresa a la cual dicho entero corresponda.

Art. 3.° La tesorería que perciba aquellos fondos los cargará en caja por cuenta de la Tesorería Fiscal de Santiago, dando a ésta aviso inmediato de la operacion.

Art. 4.° La Direccion Jeneral de Telégrafos remitirá mensualmente al Ministerio del Interior los boletines de ingreso a que se refiere el artículo 2.°, a fin de que se decrete el pago a las empresas correspondientes por la Tesoreria Fiscal de Santiago, debiendo ésta, al efectuar la operacion, cargar el importe de los referidos boletines a las tesorerías respectivas.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARIA.

J. M. Balmaceda.

---

22. Correspondencia telegráfica.—Se fija la tarifa máxima que pueden cobrar los concesionarios del cable submarino por la trasmision de cablegramas internacionales.

Santiago, 30 de Agosto de 1890.

Vistos los antecedentes que preceden, i en conformidad a lo dispuesto por decretos de 28 de Febrero de 1887 i 28 de Julio último,

Decreto:

Fíjase la siguiente tarifa como el máximum que podrán cobrar los señores Grace i C.ª por la trasmision de cablegramas entre Valparaiso i los puntos que se indican:

Por palabra de diez letras o ménos, incluyendo direccion: a Iquique, cincuenta centavos; a Lima, un peso veinticinco centavos, en moneda corriente, al tipo mínimo de cambio de veinticinco peniques, por telegramas que no sean escritos en clave o lenguaje secreto; i a Estados Unidos e Inglaterra, dos pesos oro americano.

Los señores Grace i C.ª deberán presentar al Gobierno, para su aprobacion, la tarifa que, dentro de los precios fijados en el presente decreto, deberán rejir entre los puntos intermedios.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

B. Prats.

Nota.—Los decretos que se citan son relativos a la concesion para establecer el cable.

---

23. Encomiendas postales internacionales.—Se reglamenta el servicio aduanero de encomiendas postales internacionales.

Santiago, 9 de Abril de 1888.

Vistos estos antecedentes i siendo necesario reglamentar el

servicio aduanero de encomiendas postales, en conformidad a las estipulaciones de la Convencion Postal Universal celebrada en Lóndres en 1885,

Decreto:

Art. 1.° Las encomiendas postales que lleguen a las administraciones de correos de la República procedentes del estranjero, cuando los derechos de internacion que deban pagar no alcanzaren a cien pesos, se despacharán conforme a las prescripciones siguientes:

1.° Los Administradores de Correos deberán dar aviso que existen encomiendas en estado de pagar derechos, al jefe de la oficina de vistas de Valparaiso i al Administrador de la Aduana en los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Caldera, Coquimbo i Talcahuano.

2.° A la llegada de las encomiendas i siempre que los consignatarios residan en el mismo puerto de destino en que la aduana debe efectuar el reconocimiento i avalúo, el Administrador de Correos dará aviso a los destinatarios, comunicándoles el dia i hora en que se practicarán esas operaciones.

3.° Cuando el interesado o destinatario no concurriere a la citacion del correo o residiere en un lugar diferente del puerto en que se debe practicar el reconocimiento i avalúo, se procederá a efectuar estas operaciones en su ausencia, i para los efectos del artículo 176 de la Ordenanza de Aduanas, se considerará que en estos casos el correo actúa como ajente del destinatario.

4.° Dos empleados de la aduana, uno con el carácter de vista i el otro de liquidador, concurrirán a practicar el reconocimiento, aforo i liquidacion de estas operaciones; las dos primeras se efectuarán en presencia del empleado comisionado al efecto por el correo i del destinatario o su representante, si concurriere.

Acto contínuo se levantará una acta que deberá contener:

1.° La direccion de la encomienda i sus signos esternos o demas circunstancias que sirva para individualizarla;

2.° El estado de los cierros i de toda la encomienda al hacerse el reconocimiento i aforo, i la circunstancia de haber concurrido o no a estos actos, el destinatario o su representante;

3.° El contenido de la encomienda, i

4.° Su avalúo i liquidacion.

El acta será suscrita por el vista, el liquidador, el empleado del correo i el interesado o su representante, si concurriere, i será estendida en dos ejemplares, uno de los cuales se remitirá a la aduana i el otro quedará en poder del correo.

Si la encomienda no fuere llevada inmediatamente por el interesado, se procederá a cerrarla de nuevo, fijando sobre su cubierta los sellos del correo i de la aduana.

5.° El pago de los derechos deberá hacerse por el Administrador de Correos en la tesoreria de la aduana dentro de los cuatro dias siguientes al en que el interesado haya recibido la encomienda, fecha de que se dejará constancia con la firma del destinatario o su representante i en que se considera puesta la liquidacion en conocimiento del interesado, para los efectos del artículo 35 de la Ordenanza de Aduanas.

6.° No se entregará ninguna encomienda sin que el destinatario o interesado cubra préviamente al correo los derechos de internacion.

Art. 2.° Las encomiendas postales que fueren reconocidas i aforadas en Valparaiso i que resultaren adeudar derechos que no excedan de cuatro a diez pesos, se darán libres en conformidad a los artículos 157, número 3 i 139, número 12, de la Ordenanza de Aduanas, debiendo llevar las actas que se estiendan, el visto-bueno del jefe del departamento de Vistas en el primer caso, i del Superintendente de Aduanas en el segundo.

Art. 3.° Cuando una encomienda postal adeudare derechos de internacion i qne alcancen a 100 pesos o excedan de esta suma, será depositada en almacenes de aduana i quedará sujeta para su despacho a los trámites, procedimientos i penas de la Ordenanza i Reglamento del Ramo, en todo lo que tales dis-

posiciones sean naturalmente compatibles con la internacion postal.

Art. 4.° Quedan autorizados el Superintendente de Aduanas i el Director Jeneral de Correos para dictar, de comun acuerdo, todas las medidas reglamentarias i económicas tendentes a la mejor planteacion de las disposiciones de este decreto i a facilitar el servicio de encomiendas postales internacionales.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Agustin Edwards.

---

24. Encomiendas postales internacionales.—Se reglamenta el pago de los derechos de aduana.

Santiago, 5 de Octubre de 1888.

Con el objeto de facilitar el despacho de las encomiendas postales internacionales,

Decreto:

1.° Las Tesorerías Fiscales que se hallen situadas en los puertos en que funcionen Administraciones de Correos autorizadas por la Direccion Jeneral del Ramo, para efectuar el servicio de encomiendas postales internacionales, pondrán a disposicion del Jefe de la Aduana los fondos que les indique el Administrador de Correos, para cancelar los derechos de internacion que se adeuden por las encomiendas que recibieren dichas Administraciones, dando cuenta a las Direcciones del Tesoro i de Correos.

2.° Los Administradores de Correos que entreguen a los destinatarios dichas encomiendas, exijirán de los interesados el

pago de los derechos de internacion, i depositarán el mismo dia los fondos en Arcas Fiscales, avisándolo a la Direccion del Tesoro i remitiendo el boletin de entero a la Direccion de Correos para que le sirva de comprobante en las cuentas respectivas.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

P. L. Cuadra.

Nota.—Insertamos la siguiente comunicacion relativa a la correcta aplicacion de la facultad que el inciso 12 del artículo 130 confiere al Superintendente de Aduanas.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Santiago, 22 de Setiembre de 1892.

Con relacion a los antecedentes acompañados al oficio número 3,458, de 15 de Junio último, en que Ud. pide que se dicte una resolucion jeneral que sirva de norma para la correcta aplicacion de la facultad que en el inciso 12 del artículo 130 de la Ordenanza de Aduanas, se confiere a esa Superintendencia para el despacho de artículos cuyos derechos de internacion no alcancen a diez pesos; se pidió informe al Fiscal de Hacienda, don Cárlos E. Casanueva, quien con fecha 5 del actual me dice lo que sigue:

«Con el informe correspondiente del Superintendente de Aduanas, se ha elevado al conocimiento del Supremo Gobierno la solicitud de don Miguel Berisso, vecino de Valparaiso, por la cual pide que se dicten las órdenes necesarias para que se le devuelva el dinero que, en tiempo de la Dictadura, se le obligó a depositar indebidamente en un banco, por derechos sobre encomiendas postales. El ocurrente agrega que las encomiendas que han venido del estranjero i que le han sido entregadas por la Administracion de Correos, no adeudan derechos porque en ninguna de ellas exceden de diez pesos, autorizándose al Superintendente, por el inciso 12 del artículo 130 de la Ordenanza de Aduanas para darlas libres.

«El Superintendente de Aduanas, en su informe, solicita que se dicte una disposicion jeneral que precise la intelijencia que debe darse al referido inciso, por cuanto, tal como está redactado, se duda si ella contiene una prescripcion imperativa o facultativa del referido funcionario.

«Desde luego, el Fiscal advierte que solo corresponde al lejislador dictar aquellas disposiciones que tiendan a interpretar o aclarar las leyes, como

sucederia en el caso actual; pero al mismo tiempo cree que la disposicion de que se trata es perfectamente clara, i que se deja a la discrecion del Superintendente de Aduanas hacer uso de la atribucion que por ella se le confiere, en los términos racionales i discretos con que deben aplicarse las leyes. Si, por ejemplo, se presenta una persona exijiendo que se le entreguen libres de derechos una série de encomiendas que causen ménos de diez pesos de impuesto, es evidente que conocida la intencion manifiesta de eludir el pago de los derechos fiscales, no pueda ni deba entregar libres tales encomiendas. Otro tanto sucederia si para no llamar la atencion del funcionario encargado de otorgar esta franquicia, se presentaran ante él todos los miembros de una misma familia, como ha pasado con la del ocurrente, segun el informe del Administrador de Correos, en que entre todos reclamaron nueve encomiendas que, en conjunto, habrian producido derechos por mucho mas de diez pesos. En estos casos, es evidente que cumple a la prudencia i tino del señor Superintendente no dar curso sin gravámen alguno a todas las encomiendas que venian para una persona i diferentes miembros de su familia, porque al presentarse en esta forma manifestaban claramente el propósito de burlar los derechos aduaneros. Miéntras se trate de una encomienda cuyos derechos no excedan de diez pesos, es evidente que el dueño tiene derecho de exijir que se la entregue libre de gravámenes.

«La limitacion, pues, que establece la Ordenanza en su referido inciso, es perfectamente clara, i solo comienza la duda, cuando al mismo tiempo comienza el abuso. Por manera que dentro de la atribucion que se confiere al Superintendente de Aduanas, podrá legalmente o no acceder a las peticiones de los destinatarios de las mercaderías.

«En resúmen, no cree necesario el infrascrito dictar disposicion alguna referente a cambiar lo dispuesto en el inciso 12 ya mencionado. I si fuera necesario aclararlo, por si se sujetare a duda, seria indispensable provocar una resolucion lejislativa por carecer el Supremo Gobierno de atribuciones en esta materia.

«En órden a la devolucion de los derechos que se encuentran depositados en los bancos i que reclama el ocurrente, el Fiscal cree debe accederse a ella, siempre que avaluadas las encomiendas postales de que se trata, en conjunto, por la Oficina de Vistas, no causen derechos por mas de diez pesos, por cuanto el ocurrente i las personas que componen su familia forman un solo dueño.

«Tal es la opinion que el infrascrito se permite emitir en este asunto i que encuentra perfectamente resuelto en la atribucion que el tantas veces citado inciso, confiere al Superintendente de Aduanas.»

Lo trascribo a Ud. en contestacion a su citado oficio, debiendo pre-

venirle que el Ministerio de mi cargo acepta en todas sus partes la opinion manifestada por el señor Fiscal de Hacienda i considera que esa Superintendencia debe proceder conforme a ella, cada vez que se trate de ejercitar la facultad que se le confiere por la recordada disposicion.

Dios guarde a Ud.

ENRIQUE MAC-IVER.

Al Superintendente de Aduanas.

---

25. Encomiendas postales internacionales.—Se reglamenta la entrega de las destinadas a naves de guerra inglesas.

Santiago, 15 de Julio de 1893.

He acordado i decreto:

En los casos en que las oficinas de correos reciban del estranjero encomiendas postales destinadas a las naves de guerra de S. M. B. o a algunas personas de su dotacion, será permitido su reembarque i entrega libre a bordo, sujetándose a la tramitacion siguiente:

El comandante de la nave presentará al Jefe de la Aduana una solicitud visada por el Cónsul de Gran Bretaña, en que se declare el contenido de la encomienda cuyo reembarque se solicita, su valor, el nombre del buque que lo haya conducido i demas indicaciones necesarias para facilitarla.

La Oficina de Correos entregará a la Aduana la encomienda para que el reembarque se efectúe por el Resguardo si la nave estuviera en el puerto, o para que la remita a la Administracion de Aduana del puerto en que se encuentre la nave, en caso contrario.

El Resguardo, en el primer caso, i el Administrador de la Aduana respectiva, en el segundo, recabará del comandante de

la nave el recibo correspondiente, el cual servirá para cancelar el cargo que se hubiere hecho por los derechos respectivos.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Alejandro Vial.

---

26. Encomiendas postales internacionales.—Se hace estensiva la reglamentacion anterior a las demas naves de guerra estranjeras.

Santiago, 17 de Julio de 1893.

Vista la nota que precede,

Decreto:

Hácense estensivas a los buques de guerra estranjeros surtos en puertos chilenos las franquicias concedidas por decreto número 1,771, de 15 del actual, a los buques de guerra de S. M. B., siempre que el Ministerio de Relaciones Esteriores comunique al de Hacienda que la nacion cuyo buque solicita el libre despacho de una encomienda postal ha convenido en conceder igual franquicia a los buques de guerra chilenos.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Alejandro Vial.

---

27. Escomiendas postales internacionales.—Se ordena se entreguen en Coquimbo las destinadas a naves de guerra inglesas.

Santiago, 28 de Diciembre de 1893.

He acordado i decreto:

Las encomiendas postales destinadas a las naves de guerra de Su Majestad Británica o a alguna persona de su dotacion, serán entregadas en Coquimbo al comandante del ponton *Liffey.*

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Alejandro Vial.

---

28. Encomiendas postales internacionales.—Se reglamenta el reembarque de las destinadas a naves de guerra inglesas.

Santiago, 8 de Enero de 1894.

He acordado i decreto:

En los casos en que las administraciones de correos reciban del estranjero encomiendas postales destinadas a las naves de guerra de Su Majestad Británica o a personas de su dotacion, será permitido su reembarque con la tramitacion siguiente:

El administrador de correos que reciba la encomienda la remitirá a la Administracion de Coquimbo para que a su vez la envíe a la Aduana, a fin de que sea entregada por esta oficina libre de derechos al comandante del ponton *Liffey.*

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Alejandro Vial.

---

29. Encomiendas postales internacionales.—Se reglamenta el despacho de las destinadas a naves de guerra alemanas.

Santiago, 25 de Abril de 1894.

Vista la nota que precede, en que el Ministro de Relaciones Esteriores manifiesta a nombre del representante de Alemania, que ese pais está dispuesto a reconocer la reciprocidad en el despacho de las encomiendas postales dirijidas a las naves de guerra alemanas o a alguna persona de su dotacion.

Decreto:

Hácense estensivas a las naves de guerra alemanas las disposiciones contenidas en el decreto número 1,771 bis, de 15 de Julio de 1893, con sujecion a las siguientes formalidades:

1.° La oficina de correos del puerto al cual ha llegado la encomienda comunicará al destinatario o a la persona encargada de recibirla, su arribo i la entrega de la encomienda a la Aduana;

2.° El destinatario o su representante se dirijirá a la Aduana i elevará la solicitud respectiva si desea obtener la encomienda libre de derechos a bordo del buque de guerra aleman.

En vista de esta solicitud un empleado de la Aduana conducirá a bordo la encomienda i anotará la entrega de la declaracion postal.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Alejandro Vial.

30. Ferrocarril Trasandino. —Se concede permiso a don Francisco Bustamante i C.ª para construir un ferrocarril entre Chile i la República Arjentina pasando la cordillera por el boquete de Antuco.

Santiago, 13 de Marzo 1887.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.°

Se concede a don Francisco Bustamante i C.ª, i a las personas i sociedades a quienes ellos cedan su derecho, permiso para que puedan construir i esplotar una via férrea de un metro seiscientos setenta i seis milímetros de ancho, entre Chile i la República Arjentina, sobre las bases siguientes:

1.ª La línea partirá de la estacion de Yumbel o de cualquier otro punto del ferrocarril del sur, se dirijirá al oriente por la márjen del rio Laja para atravesar la cordillera por el boquete de Antuco, i se estenderá por el territorio arjentino hasta empalmar con el ferrocarril que liga los puertos de Buenos Aires i Bahía Blanca.

2.ª Los empresarios tendrán un año i medio de plazo para hacer por su cuenta los estudios i planos de la via, cuyos planos presentarán para su aprobacion al Presidente de la República. Si en un año no fueren observados los planos, se considerarán aprobados.

3.ª Los empresarios darán principio a la construccion de la via un año despues de la aprobacion de los planos, i la entregarán al público enteramente concluida dentro de cinco años, contados desde la iniciacion de los trabajos, con las estaciones i equipo convenientes para satisfacer las necesidades del tráfico.

El Presidente de la República podrá prorrogar este plazo de cinco años, a solicitud de los empresarios, no pudiendo exceder de dos años la prórroga que se conceda.

Art. 2.°

La empresa, ademas de las obligaciones que imponen los artículos 53, 54 i 55 de la lei de 6 de Agosto de 1862, tendrá la de conducir, por la mitad del precio del pasaje, a los empleados de cualquiera clase que viajen en comision del servicio público, i por la mitad del precio de tarifa toda carga que se le entregue por cuenta del Fisco.

Si la empresa obtuviere de las líneas de ferrocarriles arjentinos, o de las que se ligan con éstos, algunos favores relativos al trasporte de correspondencia, carga i pasajeros, esos favores se harán estensivos a los mismos objetos o personas que se trasporten por el Ferrocarril Trasandino.

Art. 3.°

Se declaran libres de derechos de importacion las máquinas, carros, herramientas i demas materiales necesarios para la construccion del camino, sus estaciones i oficinas.

Art. 4.°

Se declaran de utilidad pública los terrenos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósitos de maestranza i demas adherencias de una línea férrea, debiendo verificarse la espropiacion en conformidad a la lei de 18 de Junio de 1857.

Esta autorizacion durará por el término de ocho años.

Art. 5.°

Se concede a los empresarios el uso de los terrenos de propiedad fiscal, que necesiten para el ferrocarril, sus estaciones i oficinas, como asimismo el uso de los caminos públicos, con tal que con este uso no se embarace el tránsito público.

La ocupacion de terrenos fiscales será calificada préviamente por el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado.

Art. 6.°

El Gobierno de Chile garantiza a la empresa de este ferrocarril trasandino el interes de seis por ciento, al cambio fijo de treinta i seis peniques por peso sobre la cantidad de treinta mil pesos, por cada kilómetro de línea que aquella entregue al tráfico público en el territorio de Chile, no pudiendo en ningun caso pasar el capital garantido de cuatro millones de pesos, estimados tambien al tipo de cambio espresado anteriormente.

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea i entregada al tráfico con toda su estension, tanto en Chile como en la República Arjentina, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidacion de sus entradas, abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interes garantido i el valor de las entradas del camino, prévia deduccion de un cincuenta i cinco por ciento por gastos de esplotacion.

El término de la garantía será por veinte años, contados desde el dia en que se entregue al tráfico la línea en toda su estension.

Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en cuarenta i cinco por ciento de la entrada bruta; fuere mayor que el interes garantido, ese exceso entrará a reembolsar al Tesoro Nacional de todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece este artículo.

Art. 7.°

El Gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formacion de la tarifa de fletes i pasajes cuando el producto líquido de la esplotacion exceda de doce por ciento anual.

Art. 8.°

Si la persona o sociedad a quien pasen los derechos del concesionario estuviere domiciliada en el estranjero, se entenderá que constituye tambien domicilio en Chile para los efectos de todas las obligaciones que tengan con el Estado, o con los habitantes de la República.

Art. 9.°

La empresa representada por don Francisco Bustamante i C.ª, se obliga a dar al Gobierno una garantía a su satisfaccion, de cincuenta mil pesos, para responder a la ejecucion de las obligaciones que contraerá en virtud de la presente lei.

Art. 10

Las concesiones otorgadas por la presente lei quedarán sin efecto si la República Arjentina no autorizare la prolongacion de esta línea hasta su término dentro de su territorio.

Art. 11

La garantía concedida por esta lei no rejirá miéntras no se ajuste entre Chile i la República Arjentina una convencion que reglamente el tráfico i las relaciones internacionales a que dé lugar la construccion del ferrocarril.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien

aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto en todas sus partes como lei de la República.

JOSÉ MANUEL BALMACEDA.

Cárlos Antúnez.

---

31. Ferrocarril Trasandino.—Se concede permiso a don Juan Clark para construir un ferrocarril entre Chile i la República Arjentina pasando la cordillera por Aconcagua.

Santiago, 14 de Mayo de 1887.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.°

Se autoriza a don Juan Clark i a las personas o sociedades a quienes ceda sus derechos, para construir i esplotar una vía férrea de un metro de ancho al través de la cordillera de los Andes, bajo las bases siguientes:

1.ª La línea arrancará de la estacion de San Felipe o de la estacion de los Andes, en la línea del Estado, i se estenderá hasta Mendoza, en la República Arjentina.

2.ª Los empresarios tendrán un año i medio de plazo para hacer por su cuenta los estudios i planos de la vía, cuyos planos presentarán para su aprobacion al Presidente de la República Si en un año no fueren observados los planos, se considerarán aprobados.

3.ª Los empresarios darán principio a la construccion de la vía un año despues de la aprobacion de los planos; i la entre-

garán al público enteramente concluida dentro de cinco años, contados desde la iniciacion de los trabajos, con las estaciones i el equipo conveniente para satisfacer las necesidades del tráfico.

El Presidente de la República podrá prorrogar este plazo de cinco años, a solicitud de los empresarios, no pudiendo exceder de dos años la prórroga que se conceda.

La prórroga no se concederá i caducará el permiso si en el mismo plazo de los cinco años no se hubieren iniciado los trabajos.

Art. 2.°

La empresa ademas de las obligaciones que le imponen los artículos 53, 54 i 55 de la lei de 6 de Agosto de 1862, tendrá la de conducir por la mitad del precio de pasajes a los empleados de cualquiera clase que viajen en comision del servicio público, i por la mitad del precio de tarifa toda carga que se le entregue por cuenta del Fisco.

Si la empresa obtuviere de las líneas de ferrocarriles arjentinos, o de las que se liguen con éstos, algunos favores relativos al trasporte de correspondencia, carga o pasajeros, esos favores se harán estensivos a los mismos objetos i personas que se trasporten por el Ferrocarril Trasandino.

Art. 3.°

Se declaran libres de derechos de importacion, de pontazgo, de consulado, i, en jeneral, de todo derecho fiscal o municipal, las máquinas, carros, herramientas i demas materiales necesarios para la construccion del camino, sus estaciones i oficinas.

Art. 4.°

Se declaran de utilidad pública los terrenos que sean necesa-

rios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósito de Maestranza i demas adherencias de una línea férrea, debiendo verificarse la espropiacion en conformidad a la lei de 18 de Junio de 1857.

Esta autorizacion durará por el término de ocho años.

Art. 5.°

Se concede a los empresarios el uso de los terrenos de propiedad fiscal que necesiten para el ferrocarril, sus estaciones i oficinas, como asimismo el uso de los caminos públicos, con tal que en este uso no se embarace el tránsito público. La ocupacion de terrenos fiscales será calificada previamente por el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.

Art. 6.°

El Gobierno garantiza a la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua, el interes de cinco por ciento al cambio fijo de treinta i seis peniques por peso, sobre el costo efectivo i comprobado de la línea, no pudiendo éste exceder de cinco millones de pesos, estimados tambien al tipo de cambio espresado anteriormente.

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea i entregada al tráfico público, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidacion de sus entradas i abonándose a la Empresa la diferencia que resultare entre el monto del interes garantido i el valor de las entradas de camino, previa deducion de un cincuenta i cinco por ciento por gastos de esplotacion.

El término de la garantía será de veinte años, contados desde el dia en que se entregue al tráfico la línea en toda su estension. Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en cuarenta i cinco por ciento de la entrada bruta, fuere mayor que el interes garantido, ese exceso entrará a reembolsar al Tesoro

Nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece este artículo.

Art. 7.°

El Gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formacion de las tarifas de fletes i pasajes cuando el producto líquido de la esplotacion exceda de doce por ciento anual.

Art. 8.°

Si la direccion o administracion de la sociedad esplotadora del ferrocarril se estableciere fuera de la República, tendrá siempre asiento i residencia en Chile un directorio delegado con ámplias facultades; i si la obra se llevare a efecto por una sociedad anónima, los empresarios darán cumplimiento a las leyes del pais sobre la materia.

Art. 9.°

El concesionario, o quien represente sus derechos, se obliga a dar al Gobierno una garantía a su satisfaccion, por la suma de cincuenta mil pesos, que el Fisco ganará si no se presentaren los planos de la línea al Presidente de la República dentro del plazo fijado en el número 2.° del artículo 1.° i en el acto renovará el depósito o la garantía por una suma igual.

Se presenten o nó los planos, seguirá corriendo el segundo plazo establecido en el número 3.° del mismo artículo 1.° i si la obra no estuviere concluida dentro del término de los cinco años o dentro de la prórroga que haya podido conceder el Presidente de la República, quedará aplicada al Fisco la cantidad de cincuenta mil pesos de la garantía.

Art. 10

La garantía concedida por esta lei no rejirá miéntras no se ajuste entre Chile i la República Arjentina una convencion que reglamente el tráfico i las relaciones internacionales a que dé lugar la construccion del ferrocarril.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto en todas sus partes como lei de la República.

JOSÉ MANUEL BALMACEDA.

Cárlos Antúnez.

---

32. Ferrocarril Trasandino.—Se modifican los artículos 6.° i 7.° de la lei anterior.

Lei núm. 276.

Santiago, 11 de Febrero de 1895.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Derógase la lei de 4 de Febrero de 1893, reformatoria de la de 14 de Mayo de 1887, que autorizó la construccion del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua.

Art. 2.° Sustitúyense los artículos 6.° i 7.° de la referida lei de 14 de Mayo de 1887 por los siguientes:

«Art. 6.° El Gobierno garantiza a la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interes de cuatro i medio por ciento sobre la suma fija de un millon trescientas mil libras esterlinas,

«La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea i entregada al tráfico público por semestres vencidos, en Abril 1.° i Octubre 1.° de cada año, abonándose a la Empresa la diferencia que resulte entre el monto del interes garantido i el valor de las entradas del camino, previa deduccion del sesenta por ciento de sus entradas brutas por gastos de esplotacion.

«El término de la garantía será de veinte años, contados desde el dia en que se entregue al tráfico la línea en toda su estension. Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en cuarenta por ciento de la entrada bruta, fuere mayor que el interes garantido, ese exceso entrará a reemplazar al Erario Nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece este artículo.

«La línea férrea se considerará terminada i apta para el tráfico despues que sea inspeccionada por una comision de injenieros, nombrada por el Gobierno, que declare que aquella puede, sin ningun peligro, ser entregada al servicio público i bastar a las necesidades que está llamada a satisfacer.

«Art. 7.° Las tarifas e itinerarios serán fijadas con acuerdo del Presidente de la República, reservando a éste el derecho de fijar las tarifas por sí solo desde que el producto líquido de la esplotacion llegue a un doce por ciento».

Art. 3.° Los plazos concedidos para la terminacion del ferrocarril en la lei de 14 de Mayo de 1887 rejirán desde la fecha de la presente lei.

Art. 4.° Las interrupciones del tráfico que duren mas de cuarenta dias continuos, suspenden el pago de la garantía del Estado por todo el exceso de ese tiempo que ellas durasen.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

JORJE MONTT.

R. Barros Luco.

---

33. Jurisdiccion de los cónsules.—Dictámen del Fiscal de la Excma. Corte Suprema señor don Ambrosio Montt sobre la jurisdiccion de los cónsules en las cuestiones que se susciten entre el capitan i los individuos de la dotacion de un buque estranjero.

Santiago, 16 de Julio de 1889.

El señor Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de Alemania, dice a este Departamento, con fecha 25 de Junio próximo pasado, lo que sigue:

«La lei de navegacion alemana (Secmannsorduung) precribe que todas las querellas que surjieren entre el capitan de buque i un marinero de la dotacion deben ser dirimidas ya por el tribunal del pais en que el contrato se haya celebrado, o bien por el Consulado Aleman en el puerto en que se suscite la querella, el cual, por dicha lei, queda constituido en Tribunal para el arreglo de los negocios de esta naturaleza. Está absolutamente prohibido a los marineros por el § 105 de la mencionada lei, que lleven sus quejas ante los tribunales estranjeros del puerto en que la disputa haya tenido lugar.

«La lei de navegacion chilena, contiene en su artículo 83 i el Código de Comercio en su artículo 953, disposiciones análogas a las de la lei alemana.

«Resulta de lo que precede que cuando un marinero aleman quebrante la lei de su pais, no sometiéndose a la jurisdiccion del Cónsul en los casos previstos en el precitado párrafo 105, sino llevando su querella ante el tribunal estranjero, este último debe inhibirse de su conocimiento, sobre todo cuando el Cónsul reclamase a este propósito en virtud de la lei alemana.

«En efecto, en todos los casos análogos que hasta la fecha se han presentado en Valparaiso, el juez chileno siempre e invariablemente se ha conformado a estas reglas. Sin embargo, hace algunos dias un marinero perteneciente a la dotacion de la barca alemana *Adèle* recurrió a la jurisdiccion del Tribunal chileno en

Valparaiso para decidir una querella entre él i el capitan de dicha nave.

«El Cónsul aleman, imediatamente despues de haber tenido conocimiento de la conducta observada por el marinero, se dirijió al juez de menor cuantía, don Diego Cavada, ante el cual se habia llevado la querella, rogándole se inhibiese del conocimiento de ella i fundando su peticion en la disposicion del párrafo 105 de la lei alemana de navegacion, i alegando ademas qne los tribunales alemanes se recusaban igualmente cada vez que las prescripciones de las leyes de paises estranjeros prohiben a su tripulacion invocar la jurisdiccion de un tribunal estranjero. No obstante esta jestion del Cónsul de Alemania, el juez señor Cavada se declaró competente i ha fallado la referida querella,

«Es verdad que la decision del juez no ha tenido ninguna consecuencia desagradable, puesto que el resultado de su intervencion ha sido un arreglo amistoso entre el marinero i el capitan de la barca *Adèle;* pero a fin de evitar que el tribunal de Valparaiso invoque en lo sucesivo *como un precedente* el caso que acabo de citar, me permito recurrir confidencialmente a la benevolencia de V. E.; rogándole que se sirva tomar las medididas convenientes a fin de que el tribunal de Valparaiso se conforme en lo sucesivo a las reglas ya establecidas, i cuya observancia, como he tenido la honra de hacerlo notar, se funda en la mas absoluta reciprocidad.»

Acompaño a US. orijinal el espediente que alcanzó a reunirse sobre el asunto i una carta en que el juez señor Cavada comunica las razones de su intervencion, a fin de que US. tenga a bien informar al Departamento acerca de la legalidad con que la majistratura judicial puede con ocer en casos análogos al presente o debe inhibirse de tomar parte en ellos.

Dios guarde a US.

E. MATTE.

Al fiscal de la Excelentísima Corte Suprema don Ambrioso Montt.

Excmo. Señor:

El marinero Pabst, inscrito en el rol de la barca alemana *Adèle*, surta en Valparaiso, demandó en Junio último ante el juez de letras de aquel puerto a su capitan, don H. Pundt, por cobro de salarios devengados; i si bien el juicio fué pronto terminado por un arreglo entre los contendores, la Legacion del Imperio Aleman en Chile, instruida del proceso, ha creido de su deber dirijir al Departamento de Relaciones Esteriores la nota íntegramente trascrita en el oficio ministerial, que ha recibido el Fiscal con fecha 16 del presente Julio.

El señor Ministro Aleman espone al Departamento que las leyes de navegacion, vijentes en el Imperio, someten a los cónsules las diferencias que por ajuste de sueldos u otros motivos ocurrieren entre el capitan de una nave mercante i los individuos de su tripulacion i servicio, i conminan con la pérdida de su derecho al marinero u oficial de a bordo que acuda a la justicia territorial de los puertos de direccion, de escala o de recalada; que esta jurisdiccion de órden i mera policía, de uso constante en el derecho internacional, se halla tambien confirmada por las leyes de comercio i de navegacion de Chile; que los jueces de Valparaiso en casos análogos se han abstenido de conocer de demandas que no son de su competencia i corresponden a los consulados del Imperio; i finalmente, que deseando no dejar establecido un precedente i evitar en lo sucesivo la repeticion de actos parecidos, viene en recabar del Gobierno, en forma amistosa i confidencial, las medidas conducentes a uniformar la jurisprudencia de los Tribunales de Valparaiso con las leyes vijentes en Alemania i en Chile mismo. Agrega, el señor Ministro, que estas reglas serán observadas en su pais «con la mas absoluta reciprocidad.»

Tal es el caso que el Departamento ha tenido a bien someter el exámen del Fiscal.

Se desea inquirir si las leyes de la República permiten el ejercicio de una jurisdiccion estraña, siquiera sea la mui limita-

da que puede asumir el cónsul estranjero respecto del capitan i tripulantes de una nave de su pais; o si, por el contrario, toda contencion civil, lo mismo que todo proceso criminal, ha de sujetarse de rigor; si se suscita en Chile o en sus aguas territoriales, a la jurisdiccion soberana i tribunales de la República.

Casi parece escusado, por ser mui obvio, consignar aquí el principio indiscutible de que la jurisdiccion es uno de los atributos mas esenciales de la soberanía, ya en la materia civil, o bien en la materia criminal, i que a ningun poder estraño es lícito, a ménos de convenciones espresas, ejercer en el territorio nacional actos judiciales que supondrian al propio tiempo actos de imperio i de autoridad i el ensanche anómalo de sus fueros con el menoscabo proporcional de los de la nacion que los consintiere. Las leyes de cada Estado dejan de rejir allí donde terminan sus fronteras.

Esta regla, absoluta i de observancia universal, no sufre otras limitaciones, fuera de las contractuales o de estipulacion especial, que la dilatacion de soberanía que las naciones por derecho natural poseen en alta mar, i los favores de estraterritorialidad que mútuamente han concedido a sus embajadores i ministros públicos por prácticas universales i de uso constante. Ninguna de estas escepciones, con todo, cercena los fueros de la jurisdiccion soberana. La que se ejerce en alta mar, siendo asumida en espacios baldíos, de goce comun, no susceptibles de apropiacion, de fronteras i deslindes, no invade dominio ajeno, no perturba al sistema judiciario de potencia alguna, i en cierto modo es la accion lejítima de la jurisdiccion nacional que corresponde al pais de la bandera que tremola la nave.

Los favores de la estraterritorialidad no implican tampoco, si bien se examinan, limitaciones de la jurisdiccion nacional. El carácter de recíprocos los reviste de verdaderos pactos, espresos o tácitos, en que las partes a un tiempo conceden lo que piden, siendo simultáneamente deudoras de la obligacion que repiten en su obsequio.

La estraterritorialidad es, por decirlo así, una servidumbre necesaria de derecho interna cional. La gozan i la prestan todas las naciones en el mútuo interes de sus relaciones de amistad, o en virtud de la porcion de derecho que queda en pié al cesar la paz i no aniquila el estado de guerra. Es tambien un privilejio esencialmente inerte. El embajador no posee atributo alguno de jurisdiccion activa, tanto ménos de imperio, pues su perrogativa, bien definida i circunscrita por las prácticas internacionales, no va mas allá de la inviolabilidad de su persona i de la exencion, de que aprovecha con los oficiales de su dependencia i mision, de comparecer ante la justicia civil i criminal del pais donde se encuentra acreditado.

Ni la jurisdiccion de alta mar ni los fueros del embajador son, pues, retricciones sérias del principio de la soberanía i jurisdiccion absolutas i esclusivas del Estado, cuyas leyes, si dilatan su vigor sin invasion estraña en el primer caso, no sufren menoscabo efectivo en el segundo.

He aquí las doctrinas que el derecho internacional tiene establecidas con los caractéres de verdad adquirida, i sostienen los gobiernos como el mas preciado de sus atributos soberanos. No existe hoi, como hubo en otros tiempos, la práctica tolerada i al parecer lejítima de constituir majistrados o funcionarios que administraban justicia a sus nacionales en los puertos de una potencia estraña, i la Turquía misma, antes tan tolerante, no consiente ahora los cónsules-juecés que por tratados o por tradicion admitió en los sitios denominados «Escalas de Levante».

Los cónsules, en el derecho actual, son meros ajentes comerciales constituidos por los gobiernos para velar por el cumplimiento de sus leyes de navegacion, facilitar i regularizar la espedicion de las naves, ilustrar a su pais sobre los medios de aumentar el tráfico mercantil, servir de actuarios en negocios i contratos de jurisdiccion voluntaria; i prestar, en suma, todos los servicios internacionales que salen de la órbita distinta i superior del ministro diplomático. No tienen carácter público, no gozan de privilejios ni fueros de jurisdiccion pasiva, ni, con mayor

razon, pueden ejercer actos de jurisdiccion activa, vedados al propio embajador.

Se ha dejado a estos altos funcionarios, acreditados de soberano a soberano o de gobierno a gobierno, la representacion del Estado i el cuidado de sus relaciones jenerales, como tambien el encargo de concertar arreglos o tratados, discutir su interpretacion, vijilar su cumplimiento i servir de órgano único de comunicacion del gabinete que los constituye. El cónsul reducido a sus funciones propias i estrechas, hace tiempo ha perdido el carácter elevado que tuvo en las «Escalas de Levante» i conserva al presente solo en la situacion tan anormal del Ejipto. Nunca asume representacion diplomática; i aun en la América del Sur, donde solia dársele la investidura de Encargados de Negocios, prevalece hoi la costumbre mas correcta de dividir i conferir estas diversas funciones a distintos ajentes. Ya no se acostumbra, como en los primitivos tiempos de la Independencia, revestir a los cónsules europeos del carácter diplomático que solia atribuírseles, derogando las prácticas internacionales; i hace tiempo que Inglaterra, Francia, Alemania i Estados Unidos, ántes representados en Chile por funcionarios consulares decorados con título de Encargados de Negocios, constituyen Ministros Plenipotenciarios o residentes con el rango, la dignidad i jestiones de verdaderos ajentes diplomáticos.

El Fiscal ha creido que convenia definir con exactitud i rigor la condicion verdadera del Cónsul en el derecho internacional vijente, a fin de evitar que tradiciones i prácticas de otras épocas, hoi derogadas i miradas como depresivas de la soberanía, no se invoquen con menoscabo de los fueros de la República o para justificar el ensanche irregular e indebido de una jurisdiccion estranjera.

El Fiscal no dista de adherir a las insinuaciones del señor Ministro de Alemania, i aun tratará de probar, en el curso de este dictámen, que son justos sus deseos i merecen el acojimiento del Gobierno de Chile. Mas como la Legacion Imperial, los funda en la nota trascrita de 25 de Junio, en consideraciones diver-

sas: unas deducidas de la lejislacion interna de Alemania, otras de las leyes vijentes en Chile, i otras tambien relacionadas con los principios jenerales del derecho de jentes; se hace necesario que el Fiscal, llamado por su cargo a velar con ahinco por el mantenimiento de los fueros soberanos de la República, examine con cuidado por cuáles de estos distintos motivos puede V. E. acceder a la mira, que se persigue por el Enviado Estraordinario del Imperio, de establecer en favor de los cónsules de su pais, en Chile, la facultad de resolver las contenciones que se suscitaren entre los tripulantes de las naves alemanas surtas en nuestros puertos.

Aceptadas como ciertas las doctrinas arriba consignadas, no puede sostenerse, segun se colije de la nota del señor Ministro aleman, que la jurisdiccion consular, sea cual fuere su estension, amplia o restrinjida, se derive, por lo que hace al territorio estranjero en que se ejercita, de los reglamentos o leyes que organizan este servicio público en el pais del nombramiento o investidura. Esta es materia estraña al derecho internacional.

Ni el cónsul ni el embajador traen sus perrogativas, unas mui exaltadas, otras mui exiguas, del derecho positivo i doméstico del Estado que los acredita o constituye, ni se incorporan tampoco en el Código Internacional, *lex non scripta*, las facultades mas o ménos latas o restrinjidas que en el réjimen interior se atribuya a estos funcionarios. Su tipo, vário en el sistema peculiar de cada pais, es uniforme afuera, i en cierto modo presenta el sello i contornos de una medalla calcada en molde idéntico.

Puede que convenga a la Francia, por ejemplo, establecer en su planta diplomática plenipotenciarios de primera i de segunda clase, o que el Imperio aleman otorgue a sus cónsules poderes de jurisdiccion mas ámplios que los acostumbrados. Unos i otros, al ser reconocidos por una potencia estranjera, pierden los rasgos nacionales de su diploma i asumen en el esterior todos i solo los caractéres constantes, uniformes i claramente definidos de su cargo internacional. Este no reconoce sino ministros plenipotenciarios en sus prerrogativas absolutas e indivisibles; de tal

suerte que el de segunda clase de Francia, idéntico al de primera de Inglaterra, tendria precedencia segun el órden de sus credenciales i reconocimiento, i que todos los cónsules estranjeros, tanto los investidos de grandes facultades como los reducidos a sus mas exiguas funciones, gozarian de fueros iguales i sin otras diferencias que las de rango o prioridad prescritas por derecho de jentes.

Los cargos internacionales quedan fuera de la órbita de las leyes positivas, que reglan solo la forma de su provision, sus emolumentos, sus responsabilidades, sus grados de promocion, las condiciones de cesantía, etc., teniendo los titulares, una vez que salen del territorio de su pais i residen en el territorio del soberano que los recibe, prerrogativas determinadas que una nacion no podrá alterar ni en el sentido de su ensanche ni en el de su menoscabo; i aun es corriente la doctrina que parece al Fiscal la mas discreta i segura, que el embajador no es dueño de sus fueros privativos, i ni él ni su gobierno, a cuyo arbitrio se nombra i se revoca, se hallan en aptitud, si padecieren la flaqueza, de repudiar privilejios irrenunciables por su naturaleza e inherentes a las funciones del puesto i a la soberanía de cada pueblo independiente.

Sea pues cual fuere el reglamento de los cónsules alemanes, cuyas prescripciones invoca el señor Ministro del Imperio, en su nota trascrita, el Gobierno no podria reconocerles, por mas que desee complacer a una nacion amiga i que tiene empeñada en alto grado la estima i la afeccion de Chile, sino los fueros ordinarios, definidos i taxativos que a estos funcionarios corresponden por derecho internacional, i gozan hoi los que existen en la República al amparo de todas las banderas.

Estos fueros, es bien sabido, traen su raiz i orijen de la costumbre, de prácticas constantes i uniformes, i constituyen un derecho consuetudinario que fundado en la conveniencia recíproca de los pueblos i de sus gobiernos, tanto como en principios de equidad i de razon, se encuentra incorporado en las doctrinas ciertas i bien aquilatadas del Código Internacional.

Los tratados, léjos de modificarlos no han hecho mas que consolidarlos, siendo de notar que en mui pocos de los celebrados en el presente siglo guardan los cónsules una parte mínima de los atributos jurisdiccionales que tuvieron en tiempos anteriores. Todas las naciones, aun las asiáticas que vivian apartadas de la comunidad de los pueblos cristianos, se han mostrado por todo estremo celosas de sus prerrogativas soberanas, i el Imperio otomano mismo, que las miró con desden en los siglos XVI i XVII, época de su mayor esplendor, las vijila ahora con ahinco i solo permite que desfallezcan o se desconozcan en la provincia rebelde i verbalmente vasalla de Ejipto. Solo en este pais desgraciado, reducido hoi a concurso bajo el sindicato de Inglaterra, existen cónsules con facultades de jurisdiccion i poderes de ministros diplomáticos.

Llega ahora el Fiscal a considerar el punto de vista, tambien señalado por el señor Ministro aleman, de la lejislacion interna de Chile que igualmente confiere a los cónsules los poderes de jurisdiccion reclamados para los del Imperio.

La observacion es exacta tanto como oportuna, i consta el hecho, no solo de los preceptos del Código de Comercio i de la lei de navegacion, citados en la nota de 25 de Junio, sino del propio Reglamento Consular, dictado el 28 de Noviembre de 1860.

El Código de Comercio contiene la misma prescripcion del párrafo 105 de la lei alemana vijente. Prohibe (art. 953) a los tripulantes inscritos en el rol de la nave demandar al capitan durante el viaje, salvo los casos señalados en los siete incisos del artículo precedente (952), i conmina a los trasgresores con la pérdida de sus salarios. Mas, como el Código no indica el Tribunal a que ha de acudir el tripulante agraviado, cuyos derechos no pueden quedar a la merced del capitan, es evidente que no es otro que el consulado chileno existente en el puerto de destino, de recalada o de escala; al cual la lei de 1860, an-

terior al Código, habia espresamente atribuido aquellos poderes.

Los artículos 57 i 58 le confieren el de componer amigablemente i como árbitro los litijios que se ajitaren entre sus nacionales, dándoles al propio tiempo cierta autoridad para mantener el órden i la policía interior del buque mercante surto en los puertos de sus funciones; i el artículo 78, yendo derecho al punto en exámen, contiene el precepto que sigue:

«Toca a los cónsules decidir las diferencias suscitadas entre el capitan, oficiales i otros individuos de la tripulacion acerca de salarios i alimentos.

«Decidirán tambien si hai o no lugar a la resolucion de los contratos de la jente de mar, i por cuenta de quien han de correr los plazos de repatriacion.

«Decidirán igualmente las cuestiones que puedan suscitarse entre el capitan i los pasajeros relativas al pasaje; salvo que éstos, desembarcando, prefieran someterse a los juzgados del pais, o que figure entre ellos algun estranjero.»

La Lei de Navegacion, promulgada el 24 de Junio de 1878, confirma las prescripciones citadas del Reglamento Consular.

El artículo 83 permite a «cualquier hombre de la tripulacion reclamar contra el capitan de la multa, reduccion o pérdida de salarios» que se le impusiere, debiendo llevar su queja, dentro de Chile, al juez del lugar en que se haya ajustado el contrato de enganche o servicio de mar; i fuera de la República, ante el Cónsul residente en el puerto donde arribare la nave. Caso de no haberlo, la accion del demandante, de corta duracion en derecho comun, no prescribe sino en tres años, i deberá deducirse en el puerto de salida.

Estos preceptos, consignados en diversos lugares de nuestra lejislacion patria, se encuentran tambien en los pactos especiales i tratados jenerales concertados por la República con las potencias estranjeras. En casi todos ellos figuran como cláusulas obligadas i de molde uniforme. Tomaremos al caso la convencion consular ajustada con el Perú, en Lima, el 21 de Febrero

de 1870, i promulgada como lei, en Santiago, el 20 de Marzo de 1875.

El artículo 4.° determina las prerrogativas que deben gozar los cónsules, i el artículo 18, referente a su jurisdiccion, les atribuye la necesaria para «mantener el órden a bordo de los buques de comercio de su nacion, i conocer por sí solos de las cuestiones de cualquier jénero que se susciten entre el capitan, los oficiales i los marineros, i particularmente de las relativas al sueldo i pactos recíprocamente convenidos.»

En los tratados corre tambien, aunque en forma mas jeneral, la propia estipulacion. En el de Béljica, por ejemplo, celebrado en Chile en 1859, se conviene en que los cónsules de ámbos paises «gozarán de los privilejios, derechos i exenciones de la nacion mas favorecida,» asumiendo por lo tanto, entre otras, la mui preciada facultad de entender en las contenciones de la jente de a bordo con el capitan, i la mas delicada de hacer aprehender por las autoridades locales los marineros desertores. I así se ha estipulado, en términos mas o ménos parecidos, en todas las convenciones consulares i tratados jenerales concertados por la República con los gobiernos de Europa i de América.

Constan casi idénticos en el artículo 12 del ajustado con la Gran Bretaña en 30 de Noviembre de 1855; en el artículo 28, con los Estados Unidos, de 12 de Octubre de 1834; en el artículo 20, con la Francia, de 15 de Setiembre de 1846; en el artículo 30, con Nueva Granada, de 16 de Febrero de 1844; en el artículo 16, con Cerdeña, el 16 de Marzo de 1857; i en el artículo 24 del celebrado con la República Arjentina, el 30 de Abril de 1856.

Nuestra propia lejislacion justificará pues, aun no tomando en cuenta la del Imperio Aleman, los poderes de jurisdiccion limitada que el señor Ministro Gutschmidt quiere para los cónsules de su pais, i debe inclinar a nuestros jueces, sea cual fuere su puesto en la jerarquía, a inhibirse de conocer en demandas o quejas análogas a la deducida contra el capitan de la barca *Adèle*.

Chile no puede rehusar a los cónsules estranjeros los privilejios que atribuye a los propios. La base de todo derecho, señaladamente del internacional, es el reconocimiento cierto i la prestacion leal de favores mútuos, ya sea en provecho de los súbditos o ciudadanos de los diversos estados, ya con la mira de afianzar el vigor esterno de sus leyes, o bien en servicio de la moral universal, de que son solidarios todos los pueblos que viven en comunidad de ideas i de civilizacion. Estas prestaciones mútuas, si no traen su orijen de tratados espresos, ni constituyen por lo tanto derechos perfectos i exijibles, revisten la índole apénas ménos respetable de obligaciones de derecho natural, i llegan tambien a asumir, si se fundan en un principio de reciprocidad, el carácter de un pacto innominado de *do ut des*.

La promesa del señor Ministro aleman, contenida en la nota trascrita de 25 de Julio, a la vez que justifica sus insinuaciones, consolida i afirma nuestra propia lejislacion, dando así en el Imperio Jermánico a nuestro Reglamento Consular, Lei de Navegacion i Código de Comercio un vigor que no tiene sino en Chile i fenece con los términos de nuestra soberanía. Porque no debe desconocerse que las leyes i preceptos de este órden, de fuerza absoluta dentro del territorio, revisten afuera el carácter poco favorable de condicionales e instables, quedan subordinados a la aquiescencia del Estado donde han de cumplirse. Chile ha de acojer complacido ofrecimientos que léjos de menoscabar sus prerrogativas soberanas, las robustecen, modificando i corrijiendo en su obsequio las prácticas incorrectas i penosas que se introdujeron en los primeros tiempos de nuestra independencia i no serian hoi motivadas ni tolerables. Ni fuera tampoco justo olvidar que la invitacion de la reciprocidad, digna de acojida en todo caso i de donde quiera que proceda, viene de una potencia cuyos recientes esplendores han irradiado en la República solo con calor de amistad i de simpatía.

Con buen fundamento ha podido el señor Ministro aleman invocar, al pedir que nuestros jueces se abstengan de conocer de las demandas civiles de los tripulantes contra el capitan, las

leyes análogas que rijen en Chile, las cuales establecen los mismos principios i llevan consigo la cáusula implícita de perfecta reciprocidad. Todas esta leyes, tanto las chilenas como las alemanas, se derivan de una práctica internacional consagrada desde antiguo, aprobada por los mas eminentes tratadistas i aceptada aun por los gobiernos mas celosos de sus fueros soberanos i de jurisdiccion territorial. Ninguno reconoce al cónsul poderes de jurisdiccion civil o criminal, mucho ménos de autoridad o de imperio en los sitios donde se hallan establecidos i respecto de sus nacionales, habitantes o transeuntes en el territorio estranjero. Pero al propio tiempo, i sin derogar un principio inherente i esencial a la soberanía nacional, conviene en que el interes recíproco del comercio i de la navegacion i el de la disciplina i buen órden de a bordo exije que el cónsul sea el llamado a intervenir, con preferencia a los jueces locales del puerto en las contiendas que se suscitaren entre los tripulantes i el capitan de la nave.

Tal es la política i la jurisprudencia de los gobiernos preponderantes i de los tribunales de mayor autoridad. La Francia, talvez la mas liberal en esta materia, no solo autoriza al cónsul para dirimir las pequeñas contenciones de la jente de mar entre sí i con el capitan, sino tambien, segun lo esponen sus jurisconsultos (Pardessus, *Droit Com. P. VII tit. 6.*—Massé *Le Droit Com. T. 1 pags 61-65,*) a correjir i reprimir las faltas i delitos que cometieren en los puertos mismos de arribada. Ninguna potencia ha ido mas léjos en el ensanche de la jurisdiccion consular. Ortolan (*Diplomatie de la Mer, t. 1. pags. 292-310*) refiere dos casos de veras notables i que en vano se buscarian parecidos en las tradiciones de las cortes i del gabinete ingleses. En 1806 ocurrió en Amberes una riña entre dos marineros del *Newton*, buque de Estados Unidos surto en aquel puerto, i aunque el accidente tuvo lugar en tierra i hubo heridas i efusion de sangre, el Consejo de Estado de Napoleon, a la sazon en su mayor prepotencia, defirió el conocimiento del proceso al cónsul de la bandera i no a las autoridades territoriales. Poco mas tar-

de, el Consejo de Estado dirimió, en mismo sentido, la competencia trabada por excesos cometidos en el puerto de Marsella por tripulantes de la *Sally*, nave tambien norte-americana. Ambas decisiones tuvieron una confirmacion posterior en el caso suscitado por el *Forsatting*, cuyos marineros, enjuiciados por decreto de la Corte de Rennes, por conato de envenenamiento, fueron entregados al cónsul de Suecia en Paimbuf, sitio de la arribada i del delito, conforme a las órdenes combinadas de los Ministerios de Justicia i de Relaciones Esteriores de Francia.

Nunca las dos grandes naciones anglo-sajonas han ido tan léjos en sus concesiones, i tiene por cierto el Fiscal que a ménos de pactos espresos, de que se mostrarian mui esquivas, jamas condescenderian en otorgar a los cónsules de afuera una jurisdiccion criminal tan lata i peligrosa. Se apartarian mucho del espíritu de su lejislacion, de las tradiciones de su política i del celoso nacionalismo dominante en sus estatutos i en su majistratura. Los Estados Unidos no admiten cercenamiento alguno de sus fueros soberanos, sino sea el privilejio pasivo de la estraterritorialidad, i mas de una vez ha librado la Corte Suprema de Washington decisiones conformes a estos severos principios. «Cuando individuos privados de una nacion, decia el presidente de la Corte Mr. Marshall (*The Schooner-Cranchs Reports, p. 144*) se mezclan por negocio o capricho con los habitantes de otra, o cuando naves mercantes entran en sus puertos con miras de comercio, tales individuos no podrian quedar exentos de la jurisdiccion local sin graves inconvenientes para la sociedad, mucho detrimento del gobierno soberano i frecuente infraccion de las leyes del pais. Ni puede un gobierno estranjero alegar motivo alguno para apetecer tamaña prerrogativa. Sus súbditos afuera no se hallan a su servicio ni persiguen propósitos nacionales. De consiguiente, hai poderosos motivos para no eximir a personas de esta condicion de la jurisdiccion del pais donde se encuentran, i ninguno que pudiera justificar el procedimiento contrario. El permiso de habitar en el territorio no puede llevar consigo semejante exencion.»

La jurisprudencia inglesa, de que se deriva la norte-americana, es del todo semejante, i severa hasta el punto de sostener los publicistas británicos que la Corona misma, cuyas prerrogativas son mui amplias en la materia internacional, careceria de facultades para investir de jurisdiccion a un funcionario estranjero i limitar o cercenar en proporcion equivalente los atributos de la majistratura i el vigor de la lei comun (*common law*) existentes en el reino. Los lores Manfield i Stowell, canciller de Inglaterra el uno, a mediados del siglo pasado, i consejero del Almirantazgo el otro, a principios del presente, han establecido la doctrina, hoi fuera de cuestion, que los principios universales, corrientes i uniformes del derecho internacional son parte de la lejislacion británica (*Dodson Almiralty Reports, pájs.* 482-484,) pero limitando su vigor, como es de razon, a los privilejios i favores que mútuamente se conceden todos los gobiernos i son la base de sus relaciones en el estado de paz i de guerra. Así, no se requiere estatuto positivo para el reconocimiento de la inviolabilidad del embajador i del privilejio de estraterritorialidad de que goza, junto con los oficiales i tropa de las naves militares, i otras prerrogativas consagradas por una práctica constante i universal; i ha sido preciso que Actas del Parlamento, o tratados especiales, den a los cónsules de Inglaterra la jurisdiccion que ejercen las «Escala de Levante» i en China, o permiten a los de afuera la mui limitada de componer las diferencias de los tripulantes o requerir la aprehension de los desertores de las naves mercantes i de guerra surtas en puertos ingleses. Gracias a estos pactos, que Inglaterra ha estipulado por lo comun sin cláusula de reciprocidad, gozan sus cónsules de fueros superiores a los del derecho internacional ordinario, i asumen en el estranjero facultades que jamas toleraria dentro de sus dominios a la nacion mas favorecida. El tratado de 1675 les dió las que poseen en los puertos otomanos del Mediterráneo, el de 1826 las que ejercen en las costas de Marruecos, i el de 1843 las todavia mas ámplias que la victoria impuso al Imperio de China.

¿Cuál es pues, en presencia de estas diversas prácticas i tratados, la jurisdiccion cierta, exacta i bien definida que por derecho internacional corresponde al cónsul i que respectivamente puede exijirse i concederse por los gobiernos fuera de estipulacion i conforme solo a los principios de equidad i de mútua conveniencia que han de presidir a sus relaciones de paz i comercio? ¿Cuál ha de ser el alcance i estension del privilejio que han de gozar los cónsules alemanes en los puertos de Chile? ¿Debe ser restrinjido únicamente al poder jurisdicional, de mero órden i de policía interna de las naves, de dirimir las contiendas que surtan por salarios i motivos análogos entre el capitan i la jente de su rol; o bien, ha de llevar asimismo consigo la facultad mas grave de emplear procedimientos conminatorios de ejecucion i de requerir al efecto la fuerza pública de las autoridades territoriales del pais? ¿Podria el Gobierno de Chile, segun los atributos ejecutivos i de administracion que le confieren las leyes fundamentales i orgánicas de la República, señalar a los jueces de Valparaiso i demas puertos los términos de su competencia i prescribirles imperativamente que se inhiban de conocer en demandas semejantes a las del marinero Papst?

Hé aquí las dudas mas sérias que provoca el asunto remitido por el Departamento de Relaciones Esteriores al estudio del Fiscal.

La esposicion precedente despeja casi todas las relativas a la jurisdiccion cierta i mui restrinjida del cónsul. Queda demostrado que en principio no ejerce ninguna en el territorio estranjero de sus funciones, ni la civil ni ménos la criminal; que solo a favor de pactos puede asumir, como sucede en Oriente, en China i en Berbería, el poder anómalo i excesivo de administrar justicia a sus nacionales i el mas delicado de requerir la fuerza pública, o emplear su propia autoridad en la ejecucion de sus juzgamientos; que la jurisdiccion consular, limitada solo a las quejas o querellas de los tribunales contra el capitan, no proviene de otra fuente de derecho que el asentimiento recíproco de los gobiernos i el vigor esterno que por conveniencia mútua

han atribuido a su leyes i reglamentos domésticos; que los tratados jenerales i las convenciones especiales han convertido estas practicas en estipulaciones obligatorias; i finalmente, que el ofrecimiento de reciprocidad, hecho en defecto de pacto, reviste el mútuo privilejio del carácter de un concierto tácito que la buena fe aconseja cumplir con perfecta lealtad.

Los cónsules ejercen, pues, cierta jurisdiccion para decidir de las contiendas que se suscitaren entre los tripulantes i el capitan de la nave. Ahora, ¿lleva adherente el derecho de jurisdiccion consular, como sucede con las majistraturas territoriales, el poder de imperio o de autoridad necesario para asegurar la ejecucion de los juzgamientos? ¿La concesion de competencia implica la prestacion de la fuerza pública que la consolida i garantiza su respeto i eficacia?

Tal es la dificultad mas grave del punto de derecho internacional en exámen. No puede escusarla el Fiscal, ya sea porque de necesidad la suscita el caso llevado al Gobierno por la Legacion Alemana, o sea porque el probable asentimiento de V. E. a sus deseos podria, si no fuese bien definido i bien determinado, prestar asidero a interpretaciones demasiado latas i peligrosas.

La jurisdiccion consular debe ser, a juicio del Fiscal, simple i de mera competencia, i en ningun caso puede revestir las facultades de imperio. Este es privativo de la soberanía nacional, i a ménos de pactos escritos, rara vez ajustados por los gobiernos celosos de su dignidad, ningun funcionario estraño, ni el embajador mismo, podria requirir las autoridades territoriales en apoyo i para el cumplimiento de sus órdenes o decisiones.

Son raras i pocas las ocasiones en que la fuerza pública puede ser reclamada en servicio de tribunales de fuera, i aun en estos casos escepcionales el gobierno nacional, requerido a virtud de tratados o por motivos justos de derecho de jentes, se reserva la facultad de calificar la demanda o la sentencia i de examinar por sí o por las autoridades judiciales el mérito del proceso i la justicia

i fundamentos de la reclamacion. Tal es el procedimiento jeneralmente observado en las solicitudes de aprehension de marineros desertores i en las de estradicion de reos o criminales prófugos. Las primeras, iniciadas de ordinario por el cónsul, no son atendidas sino despues de verificarse por los funcionarios administrativos las cláusulas del contrato de enganche; i las segundas, deducidas por el Ministro diplomático ante el Gobierno, deben ser sometidas al conocimiento de los Tribunales en la forma i con la tramitacion de un juicio contradictorio.

I si en los casos mismos de estradicion o de entrega de marineros desertores, previstos por convenciones especiales, no se presta la fuerza nacional por la mera solicitud de los ajentes diplomáticos, ¿podria concederse al cónsul, sin prévio exámen del proceso, la facultad de recabar para sus juzgamientos el auxilio ejecutivo de las autoridades del puerto o ciudad donde residen? El Fiscal no vacila en sostener la negativa. Ni el derecho internacional, ni el positivo de Chile justificarian una pretension que en alto grado menoscabaria los fueros de la soberania, frustraria las garantías de los transeuntes i domiciliarios que las gozan junto con los ciudadanos, i cercenaria las atribuciones que corresponden al poder judiciario de la República. Ningun estado independiente otorga privilejios tan exorbitantes a un poder estranjero, i la Corte misma de España, la mas católica i obsequiosa con el Papa, no aceptaba los fallos del tribunal de la Rota, establecido en Madrid, sino despues del exámen del Consejo de Castilla i del *placet* rejio.

Por esto los publicistas, si por lo comun reconocen en el cónsul cierta jurisdiccion respecto del capitan i jente de a bordo, a lo ménos en las contiendas por ajustes de salarios i alimentos, le asignan el carácter de voluntaria, de verdadero arbitraje, sin que ninguno la haya estendido hasta el punto de llevar adherida la facultad de dictar medidas de apremio, o de requerir en su auxilio la fuerza de las autoridades locales del puerto donde se hallare anclada la nave. «Como regla jeneral, dice Phillimore (*International Law t. 2 pag. 245, ed. of 1860,*) los cónsules no

tienen jurisdiccion contenciosa en los paises cristianos sobre sus compatriotas, sino una especie de jurisdiccion voluntaria, un poder arbitral en disputas peculiarmente relativas al comercio. Sus funciones en gran parte dependen de las leyes domésticas de su propio pais. Ninguna jurisdiccion contenciosa puede, segun la doctrina espuesta en un capítulo precedente, ser ejercida sobre sus nacionales sin el permiso espreso del Estado donde residen. Pero el uso, añade, i las reglas comunes en muchos tratados, conceden al cónsul la ayuda de la policía local cuando por la naturaleza de sus funciones la requiere el buen órden de la jente de mar.» El autor, al establecer la regla de la falta de jurisdiccion, de rigor admite la consecuencia inevitable de la facultad absoluta de autoridad o de imperio, reconociendo como escepcional el caso especialísimo de las demandas de aprehension de marineros desertores. Ni Phillimore ni publicista alguno ingles acojeria la hipótesis, tan contraria al espíritu de su lejislacion, de hallarse alguna vez la autoridad real a la disposicion del cónsul de afuera i como auxiliar de sus juzgamientos discrecionales.

No ménos esplícitas son las doctrinas de Bluntschli, en cuyo Código Internacional se resumen, con singular vigor y precision, los mas acreditados principios i las prácticas corrientes i de mayor autoridad.

«Los cónsules, enseña (artículo 252), no poseen jurisdiccion alguna contenciosa sino sea la que espresamente se les haya conferido, i se les haya reconocido por el gobierno del pais de su residencia.»

«Pueden ser nombrados árbitros, añade el artículo 253, en las contiendas que se suscitaren entre sus compatriotas. Pero deberán cuidar, en este caso, de que las partes renuncien a apelar de sus juzgamientos ante las autoridades locales; porque podria suceder que la sentencia del cónsul, librada conforme a las leyes del Estado de que dependen, no fuese ratificada por los tribunales del sitio del consulado, a causa de diferencias de lejislacion,

llegando así a quedar comprometida la dignidad del cónsul i los derechos de su propio pais.»

Dedúcese de aquí que la jurisdiccion consular, decorada con el nombre de tal, carece de autoridad propia en territorio estraño, dejenera en la competencia casual, voluntaria, privada, de mero arbitraje, i nunca puede requerir, como las majistraturas territoriales, la fuerza pública que trasmita vigor ejecutivo a sus resoluciones. Estas no serán eficaces sino por los resortes i elementos que posea el cónsul mismo, o el capitan de la nave de su pabellon; i como las demandas por lo comun son deducidas por los tripulantes, i versan sobre cobro de salarios i prestaciones de a bordo, la absolucion lleva consigo el cumplimiento de la sentencia. Así, se esplica que no sean nugatorios los juzgamientos consulares. Solo requieren apremios i fuerza ejecutiva las sentencias que compelen a actos positivos o a devoluciones denegadas por la parte vencida en el juicio. El capitan ha de obedecer al cónsul que le tiene bajo su dependencia, i la jente de mar, sino obtuviere en el pleito, cumple el fallo con la mera privacion de los sueldos u objetos repetidos.

Queda así establecido que la jurisdiccion consular carece por completo, segun las prescripciones jenerales del derecho de jentes i segun las prácticas i conciertos internacionales, de poder, de apremio i de imperio, i que la reclamada por la Legacion de Alemania, lo mismo que la que se solicitare en casos análogos por los ministros o gobiernos de otras potencias, jamas podrá requerir en su auxilio la fuerza ejecutiva de las autoridades políticas o judiciales de la República.

Justa i fundada a todas luces, esta reserva no sorprenderá ciertamente a la Legacion Alemana, ni será mirada como un exceso de espíritu patrio o exajeracion indiscreta de los fueros de la soberania. Hállase tambien conforme, segun lo ha manifestado el Fiscal, a las leyes vijentes en Inglaterra i en Estados Unidos, i guarda asimismo, si no está mal informado, perfecta armonia con las leyes de Prusia i del Imperio aleman, cuyos códigos, empapados en un intenso sentimiento nacional, no tole-

ran jurisdiccion alguna de potencias estrañas, ni consienten que una sentencia librada afuera puede ser cumplida en el territorio jermánico sin exámen previo i rigoroso de su conformidad con los estatutos patrios.

———

Falta todavia por examinar la última i la no ménos delicada de las dudas que suscita el caso sometido al estudio del Fiscal, a saber: si el Presidente de la República, dado que acojiera las insinuaciones del señor Ministro aleman, puede dictar reglas imperativas de conducta a los jueces de Valparaiso i demas del Estado, o debe dejar esta incumbencia a la Corte Suprema, o ha de limitarse a emitir sus opiniones, reservando a los tribunales la plena discrecion i responsabilidad de sus actos i decisiones en la materia.

Delicada de suyo i resuelta en sentido vário en otros paises, esta dificultad es casi nueva en Chile i apénas tiene precedentes en nuestras tradiciones administrativas i judiciales. Se ha visto arriba que en Francia el Ministerio de Relaciones Esteriores, de acuerdo con el Consejo de Estado, tambien con el guarda-sellos Ministro de Justicia, ha ejercido en todo tiempo, durante el imperio de los Napoleones como durante el réjimen mas liberal de Luis Felipe, ejerce hoi mismo bajo el gobierno republicano la facultad de instruir a los jueces en lo tocante a los fueros i privilejios de derecho internacional, i ha de trazarles el recinto de competencia que les corresponde en las demandas de estranjeros i en las reclamaciones de inhibitoria que dedujeren los ajentes diplomáticos i consulares. ¿Podria hacerse lo mismo en Chile? ¿Corresponde al Ejecutivo, segun el órden constitucional i judiciario de la República, señalar en su carácter de representante del pais i de director de nuestras relaciones esteriores, la esfera de accion de los jueces i los casos en que fenece su competencia? ¿Habria en esto invasion del espacio propio del poder judicial i desconocimiento del precepto constitucional que establece su independencia, i de la lei de organizacion de tribunales de

1875, no ménos esplícita en sus reglas de jurisdiccion i de competencia?

Parece cierto al Fiscal, en vista del sistema judiciario i administrativo de la República, que no hai autoridad alguna, ni la del Ejecutivo ni la de la Corte Suprema, investida del poder de determinar en jeneral i como norma de conducta la órbita de jurisdiccion de los jueces que no fuere demarcada por las leyes mismas, i que el encargo de representar al pais en el esterior, si atribuye al Presidente de la República las ámplias facultades señaladas en el número 19 del artículo 82 de la Constitucion (hoi 73), no comprende la de decidir de la competencia de un juez en conflicto con un ajente consular estranjero. Atribuciones de esta especie no se derivan de conjeturas, de argumentos de conveniencia, ni de deducciones mas o ménos verosímiles i lójicas. Puede el Ejecutivo por circulares, como puede tambien la Corte Suprema, excitar a los jueces al cumplimiento de sus deberes, a la residencia constante, al despacho activo de las causas, a la mejor observancia, en suma, de los preceptos de órden económico i de disciplina que les imponen las leyes; pero no les es lícito ni interpretar su sentido ni trazar en jeneral los deslindes o términos de la jurisdiccion que corresponde definir a los jueces mismos, sin otras reservas que la de alzada ante el tribunal superior, o la de someter las contiendas de competencia al Consejo de Estado. Este es el procedimiento regular de los tribunales del pais. El juez recibe la demanda en virtud de su cargo i del mandato de la lei, i solo deja de conocer o por el auto de la Corte que le niega jurisdiccion, o por la decision del Consejo de Estado que la atribuye al majistrado o poder que la reclama con mejor título; siendo tambien de notar que en nuestro réjimen, mui distinto del de Francia i de España, el Consejo de Estado resuelve en concreto cada contienda i ha de abstenerse de pronunciar edictos o reglas jenerales para los casos análogos. Sus decisiones son judiciales, i no doctrinarias ni autoritativas o de interpretacion auténtica de la lei.

Cree por lo tanto el Fiscal que el Presidente de la República

no ejerce en Chile, como asume en otros paises, la facultad de imponer o vedar a los jueces el conocimiento de ningun asunto de carácter judicial, i que ni aun en la materia de relaciones esteriores, confiada a su cargo esclusivo, le es permitido dictar reglas o prescripciones sobre la competencia mas o ménos limitada que reclamen los cónsules de fuera por pactos o por prácticas internacionales. Si, como decia con mucha autoridad i razon el canciller Lord Manfield, el derecho de jentes se incorpora a la lejislacion doméstica i forma parte integrante de los códigos nacionales, el juez en Chile, lo mismo que en Inglaterra, ha de tomar en cuenta sus principios i sus fallos, ya sea que se hallen de acuerdo con los estatutos patrios, o sea, cual sucede mui a menudo, cuando no hai otra fuente de derecho para el juzgamiento del caso ocurrente. Así lo practican incesantemente nuestros Tribunales. La Corte Suprema acaba de decidir por sí misma i a instancias del Ejecutivo, órgano regular de toda jestion diplomática, una demanda de estradicion iniciada por el Ministro de Estados Unidos, i con frecuencia dicta sentencias en causas de presas i otras de almirantazgo que se resuelven por derecho internacional.

No se desconozca por esto que el Gobierno de la República inviste el derecho i aun asume el deber de velar por el cumplimiento de los tratados i la observancia de las prácticas i principios uniformes del derecho internacional, i cuidar como representante de la nacion i en el interes de su paz i de su dignidad, que los fueros diplomáticos i consulares, tanto de los ajentes propios como de los estraños, sean guardados sin detrimento i en su íntegro vigor. En cuanto a los de Chile, nombrados i dirijidos por el Gobierno, su accion es tan fácil como ámplia, pues el departamento de Relaciones Esteriores se encuentra en aptitud de trazarles a su discrecion, i bajo su sola responsabilidad, las reglas de conducta a que han de ajustar sus procedimientos en los negocios permanentes o transitorios que les tiene encomendados, o en el desempeño de los deberes que por las leyes



corresponden a su cargo. Son funcionarios administrativos de su absoluta dependencia.

Mas limitada es naturalmente la accion del Gobierno respecto de las autoridades nacionales en sus relaciones con los ministros i cónsules estranjeros. Si el Presidente de la República es el solo llamado por la Constitucion a tratar con los gobiernos de fuera, i con sus ajentes en Chile, otro poder independiente, tambien constitucional, ejerce la facultad de interpretar el derecho internacional en sus aplicaciones al fuero activo o pasivo de los ministros diplomáticos, a la jurisdiccion consular en competencia con los Tribunales patrios, a los casos de estradicion, a los juicios de presas, i en jeneral a todos los negocios internacionales que afectan a la jurisdiccion territorial i a las garantías de derecho público. Esta es materia de la peculiar competencia de los poderes judiciales. El Ejecutivo no obstante, órgano necesario de las comunicaciones del Estado con los enviados estranjeros, no puede ser un resorte inconciente i de mera trasmision en negocios que en alto grado interesan a la paz i buenas relaciones de la República; i si nuestra organizacion judiciaria no consiente, como parece permitirlo la de Francia, que el Gobierno dicte a los Tribunales una norma de conducta, señalándoles imperativamente los términos en que cesa su competencia en antagonismo con los fueros del Ministro o del cónsul, ningun precepto legal, ninguna garantía individual de derecho público obsta a que el Ejecutivo emita sus opiniones, ilustre el criterio de los jueces sobre las obligaciones internacionales del Estado i sobre el espíritu i objeto de los tratados, i manifieste las ventajas i los peligros que podria traer, segun fueren las eventualidades, la observancia o el desconocimiento de los principios que establecen o consagran. Esta vijilancia suprema no menoscaba las atribuciones del poder judicial, no sale de la órbita de accion de Presidente de la República, i ayuda con eficacia, no solo a la buena jestion de las relaciones esteriores, sino tambien a la mejor aplicacion de las leyes internacionales que han de interpretar en sus juzgamientos las autoridades judiciales.

No se tema que los juicios del Gobierno, emitidos en jeneral acerca de la mejor intelijencia de las leyes internacionales, puedan ejercer presion sobre la conciencia i libre criterio de los Tribunales, cercenar su independencia i perturbar el réjimen saludable de la division de los poderes. El Gobierno, al espresarlos en casos concretos o por punto jeneral, no les imprimiria otro carácter que el de meros consejos, i en cierto modo opinaria como opina el ministerio público, que los jueces deben a menudo oir sin quedar obligados a seguir su dictámen. El parecer vertido no llevaria sino la influencia de su mérito i fundamentos, i tambien la natural i lejítima que le trasmite el prestijio i la autoridad del Jefe del Estado. Ningun tribunal, siquiera fuese el mas celoso de sus prerrogativas, las veria lastimadas escuchando, en conflictos de jurisdiccion consular u otros de índole análoga, los juicios del poder supremo que vela por la paz interior, conoce los peligros que la amenazan i se encuentra en situacion de graduar hasta qué punto conviene resistir o acceder a las pretensiones de un gobierno estraño. Casos de esta naturaleza suelen perder su carácter meramente judicial i asumen el carácter mas grave de negocios de Estado.

Aunque el punto en exámen no ha ocurrido con frecuencia, ni hai leyes positivas ni resoluciones que lo decidan, no faltan, con todo, precedentes en apoyo del parecer que viene sosteniendo el Fiscal, i manifiestan que alguna vez ha sido tambien el del mismo gobierno de la República.

En 1843 aconteció en Valparaiso un caso, si no del todo idéntico, a lo ménos mui parecido al que ahora ha suscitado el marinero Papst de la barca alemana *Adèle*.

Un marinero de la fragata mercante francesa *Teodoro Eujenio*, surto a la sazon en la rada de Valparaiso, promovió querella criminal ante el juez de aquella ciudad por golpes e injurias de hecho inferidas a bordo. Llegado el suceso a noticias del cónsul de Francia, este funcionario en nota dirijida al Intendente de la provincia, tambien comandante jeneral de marina, objetó la jurisdiccion que se atribuia el juez territorial, sosteniendo que

por prácticas internacionales, a que rigurosamente se ajustaba su Gobierno, los desórdenes de a bordo eran de la competencia disciplinaria del capitan o del cónsul.

La incidencia fué pronto comunicada al Gobierno en Santiago. Examinada con detenimiento, en vista de los principios del derecho internacional i de las prácticas usuales, el Presidente de la República por el órgano del Departamento de Relaciones Esteriores, la resolvió el 4 de Febrero de 1843, en los términos que siguen:

«La conclusion a que adhiere el Gobierno es que en las cuestiones de órden i disciplina de un buque estranjero, la justicia local obraria contra el derecho comun que observan actualmente las naciones cristianas, admitiendo querellas contra sus capitanes o cualquiera otras personas de la tripulacion del buque.»

I agrega al final:

«Este es el dictámen del Gobierno, despues de una atenta consideracion de la materia; i V. S. lo pondrá en noticia del juez del crímen de ese puerto, para que, en su vista, proceda, bajo su propia responsabilidad, como creyere justo.»

Este notable precedente ayuda con singular eficacia a la buena resolucion de los dos puntos principales de la consulta en exámen. Acredita, por una parte, que el Gobierno ya de antiguo ha prestado acojimiento a insinuaciones análogas a las del señor Ministro aleman, reconociendo en Chile la jurisdiccion consular en lo tocante a las querellas i contenciones de a bordo, i prueba, por otra parte, que el Presidente de la República celoso de los fueros del poder judicial tanto como de los propios, se abstuvo de dictar reglas imperativas al juez de Valparaiso i se limitó, con laudable prudencia, a emitir juicios de mero consejo.

Entiende el Fiscal que el juez de Valparaiso se apresuró a escuchar el discreto i bien meditado parecer del Gobierno, i que un auto de inhibitoria, espedido poco mas tarde, devolvió la querella i los contendores a sus jueces privilejiados de derecho internacional.

La resolucion del Gobierno, no obstante su justicia i su cautelosa reserva, suscitó vivos reproches en la prensa, i ya sea por las pasiones de la época, o porque el réjimen dominante fuese tildado de excesivamente autoritario, se creyó o se afectó creer por muchos que el Presidente de la República habia menoscabado, por sus concesiones al cónsul de Francia, las prerrogativas de la jurisdiccion nacional, i ofendido e invadido con su dictámen las atribuciones constitucionales de la majistratura de Chile.

Un publicista ilustre esplicó i justificó los actos indebidamente censurados al Gobierno. El señor Bello, a la sazon, subsecretario de Relaciones Esteriores, autor probable del dictámen, de seguro consultado en negocio de su doble competencia funcionaria i científica, manifestó con gran copia de razones i citas oportunas cuál era la práctica uniforme de las potencias preponderantes, no otra que la adoptada por el Gobierno, demostrando tambien que las opiniones vertidas por ese Departamento de Estado, léjos de disminuir o amenazar, tendian solo a robustecer la independencia de la majistratura nacional (Bello. *Obras completas*, t. X, pájs. 471-477.)

La disertacion del señor Bello, desiciva i concluyente en la controversia de 1843, auxilia poderosamente al esclarecimiento de las dudas que provoca el asunto del dia, i trae mucha fuerza i autoridad a las opiniones que viene sosteniendo el Fiscal. La materia, por lo demas, era mas oscura entónces que al presente.

Los progresos de la ciencia, la mejor organizacion del servicio consular i diplomático, los adelantamientos de la República en el órden administrativo, su paz, su estabilidad, su prestijio creciente en America i en Europa; todas estas causas en concierto han dado por consecuencia feliz, dentro del pais, una definicion mas exacta i una comprension mas clara de las atribuciones i deslindes de los poderes públicos; i afuera, o sea de parte de los gobiernos estraños, mayor respeto i miramientos a nuestros fueros soberanos i exijencias mas discretas i mesuradas.

Reformas saludables, en especial de la Constitucion en 1874, i de la Organizacion de los Tribunales en 1875, han consolidado el principio de la absoluta independencia del poder judicial, lo que lleva consigo el principio correlativo de la incompetencia del Poder Ejecutivo en asuntos contenciosos; i al propio tiempo los gobiernos estranjeros, corrijiendo la política desdeñosa e injusta de la primera época de nuestra independencia, han colocado a nuestros paises sud-americanos, con lealtad i de buen grado, bajo el réjimen íntegro del derecho internacional, asociándolos a la participacion igual de sus leyes i beneficios.

Ya no se podrá situar, como lo hacia el publicista Martens, junto con otros muchos, al cónsul en Sud-América en el predicamento anómalo i abusivo que tiene en Levante, Berbería i en el estremo oriente, ni reclamarse en su favor sino los privilejios de derecho comun que gozan los nuestros en los puertos mismos de Inglaterra, de Francia o de Alemania.

El sabio Bello por desgracia no emitió sus opiniones, sin duda por no ser oportunas ni requeridas en el caso del *Teodoro Eujenio*, acerca de las facultades de imperio que podria involucrar una concesion privilejiada de jurisdiccion consular; pero bien se colije de su defensa de los actos del Gobierno en 1843, como se deduce de las doctrinas compiladas en su Derecho Internacional (capítulo IV i capítulo VII), que el autor, consumado publicista i a la vez defensor celosísimo de los intereses i de la dignidad de los Estados Americanos, defiende con ahinco los atributos de la soberanía, niega la existencia de derechos perfectos a toda jurisdiccion ejercida en territorio i aguas nacionales, i solo reconoce a los cónsules la que se deriva de pactos espresos o la mui limitada i de goce recíproco que dimana de las prácticas i principios de derecho de jentes.

El Fiscal ha creido de su deber, ya que el Supremo Gobierno se ha dignado remitirle en consulta el caso de la *Adèle* i las in-

sinuaciones del señor Ministro aleman, examinar despacio i en sus diversos aspectos las cuestiones i dudas que este delicado asunto suscita, sea las relativas a los privilejios ordinarios del cónsul, o bien las que afectan a la manera de asegurarles observancia i cumplimiento de parte de las autoridades políticas i judiciales de la República, sin olvidar tampoco de establecer con la posible eficacia los fueros soberanos del Estado; i resumiendo i condensando sus conclusiones, propone a V. E. las que se espresan en seguida:—

Que ningun poder estraño, a ménos de pactos espresos, ejerce por derecho internacional jurisdiccion alguna en el territorio i aguas territoriales;

Que este principio, derivado de la esencia de la soberanía, no padece otra escepcion que los privilejios de estraterritorialidad atribuidos por tradicion i consentimiento universal a los embajadores o ministros diplomáticos i sus oficiales, nunca a los cónsules, i los almirantes i capitanes de las escuadras i naves militares surtas en los puertos del Estado;

Que los cónsules estranjeros, ajentes de carácter comercial, no del órden diplomático, no pueden ejercer una jurisdiccion vedada al propio embajador, i solo a virtud de prácticas útiles i constantes, justificadas por la mútua conveniencia de los gobiernos i pueblos que los acreditan o reciben, poseen cierta competencia limitada al mero conocimiento de las contiendas civiles, nunca criminales, que se suscitaren abordo entre el capitan i la jente de su rol de tripulacion i servicio, o le confieran sus nacionales por arbitraje voluntario;

Que esta estrecha jurisdiccion, taxativamente circunscrita a los casos ántes indicados, es de índole arbitral i voluntaria i en ninguno lleva adherente facultad alguna de imperio, simple o misto, ni la de requerir la fuerza pública local para el cumplimiento o ejecucion de las sentencias que librare el cónsul;

Que las leyes patrias, de comercio, de navegacion u otras, que atribuyen al cónsul cierta jurisdiccion civil o criminal sobre sus nacionales, no rijen sino en los dominios del lejislador i en

alta mar abordo de sus naves; fenecen al anclar el buque en puertos estranjeros i solo convalecen i cobran vigor por el asentimiento mas o ménos ámplio o parcial que les prestare el soberano territorial;

Que en consecuencia de los principios establecidos, la Legacion alemana, si no puede invocar derechos perfectos, justifica la jurisdiccion que reclama para los cónsules del Imperio en nuestros puertos por los motivos aducidos en su nota de 25 Junio, o sea la práctica uniforme de los gobiernos, la existencia de leyes i reglamentos análogos en Chile o la promesa de una absoluta reciprocidad; i

Que el Gobierno de la República puede, si lo estima justo, acceder a los deseos e insinuaciones de la Legacion alemana, limitándose con todo, por respeto a las atribuciones independientes del poder judicial, a trasmitir a los jueces sus opiniones conformes i a manifestar los motivos de justicia i de conveniencia pública que aconsejan su adopcion.

El Fiscal somete estas conclusiones al alto criterio de V. E.; i si llegaren a merecer su acojida, total o parcial parece tambien al Fiscal que dándose una nocion sustancial de su tenor a la Legacion alemana por el órgano del Departamento de Relaciones Esteriores, convendria que el Departamento de Justicia las pusiera en conocimiento de los tribunales i jueces de la República en su íntegro contesto i con los fundamendos que las justifican.

Santiago, 30 de Julio de 1889.

MONTT.

---

34. Jurisdiccion de los cónsules.—Dictámen del Fiscal de la Excma. Corte Suprema señor don Ambrosio Montt sobre las prerrogativas i exenciones de los cónsules estranjeros en Chile.

Excmo. Señor:

En los promedios del año por terminar, falleció intestado en

Valparaiso, donde se hallaba establecido i domiciliado, el súbdito británico don Federico Porro, oriundo del puerto de Jibraltar.

Pronto reclamaron la herencia las personas que vivian con Porro i decian ser de su familia.

La viuda doña Maria Dueñas i sus hijos don Federico i doña Orfilia Porro, representada por su marido don Santiago Tasara, comparecieron en estas condiciones de su estado civil, de que se hallaban en posesion, ante el juez de letras de Valparaiso, acompañando partidas de bautismo, aunque no de matrimonio, i solicitaron en la forma ordinaria la faccion de inventarios de los bienes sucesorios, su administracion proindiviso i la posesion efectiva que habia de radicarlos en su dominio esclusivo i permanente.

El juzgado con audiencia del Promotor Fiscal accedió a dos de las peticiones, que tuvo por justas i afectaban solo el depósito i cuidado de los haberes hereditarios, i aplazó la tercera mas grave i de mayor consecuencia, al tiempo en que apareciese clara i despejada la condicion del difunto i la de sus presuntos cónyuje i descendientes.

Fueron estas las solas providencias dictadas hasta mediados de Setiembre. El 15 de este mes el señor Howard, cónsul jeneral interino de Inglaterra, en oficio de esa fecha puso en conocimiento del juzgado que Porro, fallecido soltero e intestado, segun sus informes, dejaba hermanos lejítimos en Jibraltar, i que llamado por los deberes de su cargo, tambien segun las propias leyes chilenas, a representar a sus nacionales i mirar por sus intereses, venia en requerir el nombramiento de un depositario único de la herencia a su juicio yacente, i la faccion bajo su vijilancia del inventario regular de los muebles, efectos, valores i propiedades de la sucesion.

Dióse acojida a esta solicitud, sin perjuicio de las jestiones ya promovidas por los herederos aparentes; i como la reiterase con ahinco el señor Howard, dirijiéndola tambien en forma de oficio i en papel sin sello, libró el juzgado el decreto de 7 de

Octubre que conferia traslado a la parte de la viuda i sus hijos i prescribia al cónsul peticionar en lo sucesivo en las condiciones ordinarias.

A este auto representó el señor Howard, siempre en el mismo estilo, que por su cargo le correspondia entenderse de oficio i no como solicitante con las autoridades judiciales del pais; i tiene por el tratado entre Chile i la Gran Bretaña, de 4 de Octubre de 1854, (art. 12) plena exencion de impuestos de sellos i otros de administracion de justicia i en jeneral de toda clase de contribuciones personales i reales.

He aquí los hechos i circunstancias principales del conflicto suscitado entre el juez de letras i el cónsul de Inglaterra en Valparaiso, i que referido de una parte en el memorandum de 29 de Octubre al Ministro residente de S. M. B. en Santiago, i narrado de otra parte en el informe de aquel majistrado, de 5 de Noviembre, al Departamento de Justicia, sin remision de los autos orijinales, ha sido enviado al exámen del Fiscal por el decreto especial de 5 del presente del Ministerio de Relaciones Esteriores. Es de advertir que el legajo en vista contiene solamente las piezas citadas, i que el memorandum de las quejas, llevado al Ministerio por el órgano de la legacion de S. M. B., corre sin nota de apoyo o donde se emita juicio alguno acerca de sus fundamentos i de la acojida o satisfaccion aguardada del Gobierno de Chile.

Recae la controversia sobre los tres puntos comprendidos en el memorandum i ha decidido el juez de Valparaiso en sentido contrario a las pretensiones del señor Howard, a saber: 1.° si la sucesion del súbdito ingles Porro es yacente, i como tal ha de ser administrada solo por el ajente consular que representa *ex officio* a los herederos de Jibraltar, o puede intervenir con el cónsul simultáneamente o conjuntamente en su depósito i cuidado, tambien en la facion de inventarios, las personas que la reclaman en Chile con títulos i presunciones legales de lejítimos herederos; 2.° si los cónsules de Inglaterra en Valparaiso, i en todo el territorio de la República, gozan por derecho internacio-

nal i segun los tratados de la perrogativa de jestionar de oficio ante los tribunales del pais, ya sea en el interes colectivo de sus nacionales, ya sea en representacion de los derechos sucesorios de un ausente; 3.° si los cónsules británicos se hallan exentos, a virtud de pactos especiales o de los privilejios de su cargo, de todo jénero de contribuciones, así de las personales i directas como de las reales e indirectas, i aun de los impuestos de sello i otros que deben satisfacer solo los litigantes i subvienen parcialmente al costo de la administracion de justicia.

El Fiscal examinará separada i sucesivamente estas tres cuestiones, halagándole desde luego la confianza de que V. E. ha de de aprobar, dentro de sus facultades constitucionales i sin perjuicio de las privativas de los Tribunales, los procedimientos del juez de letras de Valparaiso, i esperando tambien que la Legacion de S. M. B. en Chile, mero órgano hasta el presente de las jestiones del señor Howard, ha de invitar a su subordinado a volver a nociones mas ciertas i modestas de sus fueros i exensiones consulares.

———

Versa el primer punto del conflicto sobre la naturaleza e índole legal de la sucesion del súbdito británico don Federico Porro. A juicio del señor Howard tiene el carácter de yacente, i ha podido, el cónsul conforme al tratado de 1854 i a los preceptos del Código Civil, arts. 481, 482 i 483, impetrar de los Tribunales el nombramiento de un curador de su eleccion esclusiva i encomendar a este ajente supletorio, miéntras comparecen los herederos lejítimos, el depósito, cuidado i administracion de los haberes sucesorios i aun la realizacion de los bienes muebles que no puedan conservarse sin menoscabo o deterioro. Leyes i tratados le atribuyen estas facultades de vijilancia i conservacion, vedándole solamente el cobro de dineros que requiere la presencia del interesado o el ortorgamiento de poder especial.

Así concluye el memorandum.

El Fiscal no podria adherirse a esta interpretacion de la lei,

juzgando solo fundada, tanto en derecho positivo como en el internacional, la intelijencia mas restrinjida i jenuina que le dan los herederos aparentes de Porro i ha merecido el acojimiento del juzgado de Valparaiso.

El código chileno define con exactitud el estado de la herencia intestada i testamentaria, i califica de yacente, «las del difunto cuya sucesion no ha sido aceptada», es decir, la herencia que no es apetecida por sus cargas i gravámenes, o no es reclamada por falta absoluta de títulos legales de testamentos o de relaciones lejítimas de familia.

Tal es el tenor i el espíritu de los artículos 481, 482 i 483 del Código Civil. El primero define la herencia que la lei denomina yacente; el segundo atribuye al cónsul la facultad de proponer curador en el interes de sus nacionales llamados a la sucesion; i el tercero confiere al juez territorial la de aceptar i nombrar la persona a su parecer idónea para el cargo, i tambien la de agregar, a peticion de los acreedores u otros interesados, el curador o curadores conjuntos que exija la cuantía i ubicacion de los bienes de la masa hereditaria en administracion.

De estas reglas se deduce que no hai herencia vacante cuando aparecen i la solicitan personas con títulos testamentarios o de familia, i que aun en el caso de la yacencia cierta, o sea de la falta absoluta de pretendientes, todavia no es esclusiva la accion de vijilancia i de administracion de los funcionarios consulares.

La lei quiere protejer todo interes lejítimo, i a la vez que resguarda el del estranjero ausente, confiado al cuidado de los ajentes, diplomáticos u otros menores de su pais, precave i ampara el del acreedor del difunto.

Ahora pues ¿cómo reclamar para sí el cónsul de Inglaterra en Valparaiso la intervencion única i esclusiva en la sucesion de Porro? i ¿cómo desconocer i revocar, en obsequio a sus pretensiones, los decretos espedidos a instancias de los sucesores aparentes del difunto? Estos con los mismos derechos del cónsul, ya que no sean mejores, denunciaron a la justicia el falleci-

miento de Porro; i provistos de documentos verosímiles, en goce tambien de su estado de familia, solicitaron faccion de inventarios, el nombramiento de un depositario i guardian de los bienes i su posesion efectiva i permanente.

Octuvieron de sus peticiones lo que se concede a todo heredero presunto, negándoseles como era justo i discreto, lo que solo se dispensa al derecho cierto, reconocido i exento de dudas i de contenciones. Lo mismo habria alcanzado el cónsul a ser el primero en las jestiones iniciadas a la muerte de Porro, i se le ha concedido tambien, si bien en grado menor, despues de las providencias espedidas con antelacion.

El órden de los tiempos es la sola causa de la posicion distinta del señor Howard i de las personas representadas por Tasara. Nombrado éste administrador de los bienes en Setiembre, no pudo el cónsul en Octubre, ya consumado un procedimiento regular i legal, reclamar otra intervencion que la de coadyuvante i de asociado a las dilijencias del inventario i cuidado de la masa sucesoria, i no cabe duda que, a haberse adelantado el señor Howard, ganando en actividad a los llamados herederos, la condicion de los actores se habria invertido i alterado en el sentido contrario.

¿Por qué pues se objetan procedimientos que no lastiman derecho alguno, no desconocen las funciones i prerrogativas consulares i no modifican la posicion respectiva de las partes, sino sea por los motivos racionales de la prioridad de su comparecimiento a la justicia i en solicitar los favores de la lei? No acierta el Fiscal a comprender o esplicarse las pretensiones del cónsul, que no justifican el Código, los tratados ni interes alguno práctico de los herederos de Jibraltar, a ménos que el señor Howard se haya formado una nocion excesiva de sus funciones i prerrogativas i crea que segun el derecho internacional primario o secundario, en defecto de leyes positivas de Chile, está facultado a absorber en su representacion el depósito i cuidado de la herencia yacente, i tiene tambien accion espedita a repeler la inmistion o ayuda de presuntos herederos, de acreedores

i demas personas actual o eventualmente interesadas en la sucesion de súbdito británico Porro.

Se resiste el Fiscal a acojer esta hipótesis estremada i penosa. Supondria de una parte la intelijencia errónea de los preceptos de las leyes chilenas, citadas por el cónsul, i daria a entender por otra que ese funcionario, conocedor sin duda de las cláusulas del tratado de 1854 i de los estatutos británicos, acaricia ideas inexactas i mui ambiciosas en punto a prerrogativas consulares.

El Código Civil, ya se ha visto, le permite intervenir en el solo caso de herencia yacente, obligándole tambien, aun en esta emerjencia, a tolerar en el juicio de la sucesion la presencia activa del acreedor coadyuvante i proceder a la faccion del inventario i cuidado de los bienes junto con otros interesados de título aparente.

Es posible que Porro haya fallecido sin herederos lejítimos en Chile i que la señora Dueñas no era su mujer ni es hoi su viuda, i pueden ser tambien falsas las partidas probatorias de la filiacion de sus hijos Federico i Orfilia; pero tómese tambien en cuenta que la sucesion, solicitada en nombre de esas personas con derechos inciertos, precarios i talvez imajinarios, es reclamada por el cónsul en beneficio de rivales ausentes, desconocidos en el pais i amparados de presunciones no mas seguras i de títulos no ménos cuestionables.

Jestiona el cónsul en posesion solamente de conjeturas favorables o adversas, aventuradas en grado igual i con informaciones contrarias i talvez falaces. Nada hai de claro i de positivo hasta el presente. Ni se ha probado que Porro dejó parientes en Jibraltar con el carácter i en el grado por las leyes hábiles a sucederles, ni se ha acreditado tampoco que la señora Dueñas era esposa lejítima i sus hijos son herederos necesarios i esclusivos.

En esta situacion oscura no cabe sino el arbitrio de dictar medidas precautorias en el comun beneficio de todos los aspirantes a la masa sucesoria, i esto es precisamente lo ordenado

por el juez de Valparaiso en cumplimiento de las leyes del pais, i en garantía de los derechos invocados por los presuntos herederos de Chile i en interes de los presuntos herederos de Jibraltar que de oficio representa el cónsul de Inglaterra.

Era el procedimiento que debia observarse i se ha observado segun las leyes chilenas. Es tambien el prescrito por el derecho internacional i establecido de ordinario en los tratados, señaladamente en el de 1854 ajustado por la República con la Gran Bretaña. No parece sino que los autores del Código Civil se hubiesen esmerado en concertar la lejislacion positiva con los principios corrientes de la internacional, primaria i secundaria i esforzado mucho en precaver antinomias que pudieran causar vacilacion a nuestros jueces i tribunales o suscitar conflictos de solucion mas o ménos dificultosa.

El tratado de 1854 coincide casi testualmente con los artículos 481, 482 i 483 del Código Civil, o mas propiamente el código, promulgado un año mas tarde, procuró armonizar sus preceptos con las obligaciones contraidas por la República con Inglaterra i otras naciones i ajustarlas a las máximas i prácticas usuales del derecho de jentes.

Los artículos 8 i 9 señalan las facultades atribuidas al cónsul en servicio i proteccion de sus nacionales; i el artículo 10, yendo derecho al punto ahora en exámen, les reconoce la de representar al súbdito o ciudadano con accion a la herencia intestada del que falleciere sin descendientes o deudos lejítimos en los dominios i territorios de las potencias contratantes.

La cláusula 10 no define la herencia yacente, no menciona siquiera la palabra, pero claramente emite la misma idea al declarar en el testo que la jestion consular tendrá cabida en el caso de morir el estranjero «sin testamento u otra última voluntad, i de no presentarse personas que por las leyes del pais de su fallecimiento tenga derecho a sucederle».

El tratado no considera suficiente esta prescripcion jeneral i un tanto vaga. A la vez que establece el principio de la representacion consular, cuya indeterminacion pudiera prestarse a una intelijencia oscura i peligrosa, subordinada repetidas veces su ejercicio a las leyes positivas del sitio del fallecimiento i delacion de la herencia, circunscribiéndolo a las solas jestiones del inventario, depósito i de administracion de la masa. Resalta el pensamiento de sujetar al cónsul a la observancia de las reglas procesales i de liquidacion vijentes en el territorio, someterlo a la autoridad de sus jueces i al imperio de sus leyes tributarias i de todo órden, i tambien el de vedarle el cobro de los dineros que ha de poner en seguro i deben entregarse solo al heredero o a su mandatario provisto de poder especial.

Tal es la letra i la mente del artículo 10, invocado por el cónsul Howard i donde ha creido ver, lo mismo que en los citados artículos 481, 482 i 483 del Código Civil, las facultades esclusivas exorbitantes cuyo reconocimiento i goce pide de oficio al juzgado de Valparaiso. No se derivan ciertamente de esa cláusula, ni de otra alguna del tratado de 1854.

Inglaterra propuso a Chile lo que ella exije i otorga en punto a prerrogativas consulares: aquellos favores recíprocos que en el interes universal, tambien en armonia con sus estatutos i la índole de su gobierno regular, libre, de perfecta independencia i separacion de poderes, concede i reclama en grado igual i de modo que el bien del estranjero se compadezca con la autoridad de la majistratura i el prestijio i eficacia de las leyes patrias.

El gabinete británico por nada habria consentido en desviarse de sus máximas, dignas ciertamente de su vivo i lejítimo apego, ni habria aceptado para sus jueces, revestidos del mayor poder, honores i amplitud de accion, una posicion subalterna en presencia de los cónsules de fuera, ni en favor de éstos el derecho de intervenir en la herencia con esclusion de los acreedores i otras personas interesadas en su mas severo cuidado i liquidacion.

Inglaterra es precisamente el pais donde estos funcionarios de

carácter semi-público i de jestiones secundarias i comerciales, nunca diplomáticas (a ménos de encargo especial i transitorio), gozan de menores fueros i exenciones i donde asumen facultades mas estrechas i circunscritas. El acreditado en las Islas Británicas i demas dominios i dependencias del Imperio no posee privilejio alguno, de impuesto, de jurisdiccion civil o criminal, segun lo manifiestan sus publicistas i lo han declarado sus tribunales; dándose apénas, i eso en medida exigua i taxativa, cierta inmunidad a la causa de su despacho oficial i a los archivos i protocolos de sus papeles i documentos.

El cónsul de fuera soporta en Inglaterra los gravámenes tributarios del súbdito i ha de comparecer ante la justicia sin fuero alguno en juicio propio, i solo con atenciones de mera cortesía en causa estraña de que sea testigo o cooperador del tribunal i ausiliar de la pesquisa o proceso.

Así lo enseñan Blackstonc i el Consejero del Almirantazgo Phillimore. No se comprenderia en una Corte de Lóndres, ni aun en un juzgado humilde de Jamaica o de las islas de la Oceanía, la pretension, avanzada por un cónsul de fuera, de intervenir solo i con esclusion de copartícipes o coadyuvantes en la faccion de inventarios de los bienes de un estranjero establecido i domiciliado en el pais, con jiro de negocios i acreedores i herederos mas o ménos ciertos.

La lei británica, tan celosa del interes del súbdito i de la jurisdiccion del majistrado, exije que la herencia, deferida i abierta bajo el réjimen del derecho comun i positivo, sea guardada i distribuida segun el mas severo órden procesal i con audiencia e intervencion de toda persona provista de accion verosímil, atendible i de aparente justicia. El cónsul no goza de otro favor que el de representar de oficio, sin exhibicion de mandato espreso, al ausente que tambien pretendiere poseer títulos sucesorios o en cuyo nombre creyere necesario jestionar aquel funcionario o su ministro diplomático.

El Fiscal considera supérfluo detenerse en la demostracion de prácticas i máximas que son conocidas, se hallan consagradas

en casi todos los tratados i guardan armonía perfecta con los preceptos del Código Civil chileno. Estima de todo punto legales los procedimientos del juez de letras de Valparaiso, en órden a la parte atribuida respectivamente al cónsul i a los herederos presuntos en las dilijencias de inventario i de administracion de la herencia de Porro, i cree que los tribunales de alzada habrian confirmado en apelacion los autos i decretos que el Fiscal, llamado solo a opinar, no vacila en tener por regulares i conformes al tratado de 1854.

Pasa ahora el Fiscal a examinar el punto segundo i de menor importancia de las quejas del señor Howard. Es de veras de mui exiguo momento, i pudiera ser mirado como frívolo a no venir en un memorandum firmado por el cónsul de Inglaterra en aquel puerto i trasmitido por la Legacion de S. M. B. en Santiago. El señor Howard desde un principio se ha dirijido a la justicia por oficios, i entiende que esta forma de comunicacion, insólita i estraña en los tribunales i rehusada por el majistrado que conoce del negocio, es una mera prerrogativa de su puesto i trae su oríjen del tratado de 1854, i de las prácticas usuales.

El Gobierno de Chile no podrá acojer una pretension tan inmotivada, i tiene por cierto, el Fiscal, que el juez de Valparaiso, al someter al cónsul en sus pedimentos a las reglas del derecho procesal ordinario, se ha conformado rigorosamente a los principios de la lei internacional, al testo i espíritu de los tratados vijentes con Inglaterra i otros paises, i especial i señaladamente a las bases esenciales de nuestro réjimen judiciario i de todo sistema de buena administracion de justicia.

La majistratura en Chile, lo mismo que en todo gobierno de organizacion regular, es el poder público encargado de interpretar i aplicar las leyes a peticion de parte i en contencion que solicita su juzgamiento: toma por lo tanto en los procesos, mayormente en los civiles derivados del choque de intereses particulares una actitud inerte, siempre que los actores no invocan

su autoridad, i activa solo cuando el juicio fuere perturbado en su tramitacion i ordenamiento legal. El juez nunca obra por iniciativa propia, a no ser en defensa de su competencia, i no puede empeñar contienda, de fuero o de jurisdiccion, sino con las autoridades de la misma jerarquía o las administrativas que de oficio o a instancias de los litigantes le nieguen sus facultades i le disputen la de conocer en el pleito.

Solo en esta segunda hipótesis es lícito al juez o Tribunal ajitar controversias i comunicarse con las autoridades por la via de informes, oficios i otras piezas de discusion. Deja de ser el dispensador de la justicia i entra a sostener su derecho i su deber de administrarla. Mantiene así de igual a igual sus fueros con las majistraturas o poderes rivales que los desconocen o reclaman para sí; i en este debate, ajeno a la interpretacion concreta del derecho en litijio i circunscrito al solo punto de la jurisdiccion, el juez asume en cierto modo la actitud de parte, de contendor en el conflicto de competencia, i jestiona por representaciones que no son ni pueden ser autoritativas i revisten la índole de mera defensa o de justificacion de sus actos. Es este el caso del procedimiento por oficio. Se cambian entre los funcionarios en antagonismo, i unos i otros los envian tambien con el nombre de informes a la autoridad superior constitucional, Corte Suprema o Consejo de Estado, llamada por las leyes a decidir la contienda i a señalar el poder o majistratura a que corresponde el conocimiento del asunto controvertido. Es claro que estos conflictos no se suscitan sino entre autoridades públicas e investidas de jurisdiccion o facultades que pueden hallarse en pugna, i no entre los particulares en demanda de justicia i los jueces o tribunales que la rinden i distribuyen en proceso contradictorio i de fuero comun.

En esta situacion, que es la ordinaria, el litigante sea cual fuere su rango en el interior, Ministro de Estado o de Corte, miembro del Congreso, el Presidente mismo de la República, figura como autor o demandado, i ha de comparecer en entrados como simple peticionario i en las condiciones normales i de

derecho comun. Ni puedan llegar allí en términos mas privilejiados los ajentes consulares, los enviados diplomáticos i embajadores de la mas alta jerarquía. Tales funcionarios no toman en presencia de la justicia sino la actitud de contendores, de simples solicitantes, siempre que por encargo de sus gobiernos o en representacion de sus nacionales, o en negocio propio, acuden al majistrado judicial e impetran la interpretacion o aplicacion de las leyes positivas, de las cláusulas dudosas de un tratado o de los principios de derecho internacional.

El Ministro i el Cónsul al recurrir a los Tribunales de hecho i virtualmente reconocen su competencia i se someten al ordenamiento del proceso i a la autoridad del juez que ajusta la tramitacion a las reglas ordinarias i debe dictar su sentencia segun las leyes del territorio. Uno i otro son meros actores en la contencion i pues aceptan la condicion de tales poniendo o contestando la demanda, o compareciendo como ausiliares o coadyuvantes, no les es lícito asumir en el proceso el carácter privilejiado de funcionarios que de poder a poder discutan los actos del juez, i conviertan sus fallos interlocutorios o definitivos en tesis de oficios disertativos i de polémica.

No son los estrados de un juez o de un tribunal los sitios propios de estos debates. Si el ministro diplomático (o el cónsul en su defecto i en raras ocasiones) cree lastimados sus fueros, o mal interpretadas las cláusulas de un pacto internacional, o atropelladas las personas o intereses puestos bajo su amparo, ha de llevar sus representaciones, sus notas i oficios al Departamento de Relaciones Esteriores que las oye, las examina, les presta acojimiento o justifica su negativa; i nunca a la autoridad que por las leyes, tambien por la naturaleza de sus funciones, no sostiene controversias propias i decide las ajenas con la imparcialidad propia de su cargo i toda la fuerza i la autoridad del poder público.

De estas observaciones, mui exactas i obvias a juicio del Fiscal, claramente fluye que el cónsul de Inglaterra en Valparaiso, como todos los ajentes estranjeros del propio carácter, han de

comparecer ante los jueces chilenos; ya que invocan su jurisdiccion i solicitan sus fallos, en la forma i condiciones del litigante de derecho comun, i que el privilejio reclamado por el señor Howard choca a los principios fundamentales de la administracion de justicia i perturbaria las reglas mas ciertas i mejor establecidas de la sustanciacion de los juicios. El cónsul, el ministro o embajador mismo, es mero contendor en el pleito por él iniciado o trabado en el pais de su puesto: ya sea litigando en nombre e interes propio, o bien ocurriendo en representacion de un nacional ausente, o ya por fin jestionando por encargo de su gobierno en las causas de estradicion u otros negocios civiles o criminales.

Con mucha razon sostiene el juez de Valparaiso, en el informe remitido al Departamento de Justicia, que la pretension del señor Howard, supuesto su acojimiento, alteraria del todo i aun haria imposible la secuela i ordenamiento regular del proceso. El Fiscal tratará de poner de manifiesto esta exacta apreciacion. No requiere ciertamente mayor esfuerzo de raciocinio.

Todo juicio por su naturaleza es un cuasi contrato mas o ménos voluntariamente concertado, mediante el cual las partes al amparo del juez ventilan sus derechos i producen sus pruebas en las condiciones de la mas severa igualdad. La autoridad judicial las atiende con oido imparcial, acoje o rechaza sus jestiones segun su justicia o improcedencia, recibe los testigos en los términos de ordenanza, amplia o restrije los plazos de su señalamiento discrecional: i prepara en suma el proceso de modo que al vencimiento de los períodos de debate o de exhibicion de la prueba, pueda dictar sentencia en posesion de todos los elementos de la causa leal i libremente ajitada entre los contendores.

A estos fines, esenciales en la administracion de justicia, el majistrado se halla provisto de facultades mui ámplias.

Regula el ordenamiento del proceso, mantiene el justo equi-

librio que ha de reinar en la posicion de los contendores, i pueden imponerles, si fueren rebeldes, eludieren los decretos espedidos en su daño o paralizaren con su ausencia el curso del pleito, apremios, multas i otras medidas apremiantes i conminatorias. La autoridad del juez recae sobre estos procedimientos como sobre el fondo mismo o materia de la causa, no admitiendo otra limitacion que la de someter sus decretos si fueren excesivos o arbitrarios, al Tribunal superior que los revise en alzada i repare el agravio inferido al apelante.

Ahora bien ¿cómo se mantendria este justo equilibrio de las partes i la saludable autoridad del juez con un litigante de prerrogativa especial que no peticiona, discute los actos del majistrado de poder a poder, no invoca la revision eficaz de una corte de alzada, sino el amparo de su Legacion i los fueros de su cargo consular? I ¿cómo podrá el juez trabar un debate sobre cada una de sus providencias, i trabarlos, nótese bien, con un actor dispuesto a asilarse en un privilejio, negar la competencia del juez i llevar sus quejas, no a un Tribunal superior, sino al Gobierno mismo del pais del proceso?

Por que tal, no es posible desconocerlo, aparece la estraña actitud del cónsul al reclamar el derecho de comunicarse por oficio con el juez de Valparaiso, i al acudir, denegada su pretension, a la legacion de S. M. B. en Santiago i por su conducto al Gobierno de la República. El cónsul no acepta la competencia del juez, o la reconoce solo para los fines de ventilar con el juez sus solicitudes, o mas propiamente sus representaciones; i pues no hallaron cabida o la tuvieron parcial i limitada, en vez de recurrir en alzada a la Corte respectiva, toma el arbitrio singular, tambien no exento de arrogancia, de denunciar a su Ministro los actos del majistrado i de imprimirles semblante de agravio a su cargo i a sus funciones.

Todo esto es seguramente insólito e irregular.

El Fiscal no vacila por su parte en afirmar que la pretension del señor Howard, estraña en nuestro sistema judiciario, mas estraña todavia en el de Inglaterra, carece absolutamente de

fundamento en derecho de jentes, no lo tiene tampoco en los tratados i prácticas internacionales i repugna a las mas elementales nociones de la administracion de justicia i del ordenamiento de los procesos. Acaso proviene el error, notorio a todas luces, de haberse confundido situaciones distintas i que nada tienen de comun, dándose a ciertos fueros o favores concedidos al cónsul, en Chile i en otros paises, una excesiva i peligrosa intelijencia i amplitud. Sera preciso distinguir con algun cuidado lo que en el memoramdum del señor Howard viene oscuro i ha causado talvez la paralojizacion de este funcionario.

Nuestro tratado con Inglaterra, de 1854, lo mismo que el comun de las convenciones análogas, asigna al cónsul la facultad de representar a sus nacionales ausentes con derechos o espectativas a una herencia abierta en Chile, lo habilita a comparecer en el juicio sucesorio segun las leyes territoriales (o sea dentro del derecho comun); i por cláusulas distintas, encaminadas a otros propósitos, le concede el favor, de honra i cortesía, de declarar por via de informe i no como testigo juramentado en un proceso civil o criminal ordinario.

Aquí hai dos órdenes diversos de privilejio. El primero, atribuido al cargo, autoriza al cónsul a apersonarse sin mandato por un nacional ausente al proceso de la herencia e interesado en su distribucion. El segundo, discernido al individuo en desempeño del puesto, tiene solo en mira exonerarle de una carga molesta i ocasionada a alterar el órden de su labor i despacho, o juzgada depresiva de su dignidad. Esta última prerrogativa con frecuencia otorgada en los tratados i en las convenciones consulares, por lo mismo que es personal reviste el carácter de mui limitada, i solo comprende los casos de atestacion en un proceso i otros parecidos en que se debe a la justicia ayuda directa i comparecencia obligatoria i aun compulsiva.

En Chile tanto como en Inglaterra todo habitante del pais, súbdito, ciudadano domiciliario o transeunte, debe acudir en persona a declarar en estrados (*in the wintness box*), si fuere llamado por el juez i puede ser constreñido a deponer *sub pœna*,

multa, prision u otros arbitrios de apremio i conminacion. Las atestaciones han de ser tambien juradas, imponiéndose a los falsarios, en Inglaterra mui señaladamente, castigos de afrenta, de pilorio, de prision de estremada severidad. Tales son los deberes de que el cónsul queda exento parcial o totalmente. En vez de comparecer en persona, puede emitir su declaracion en informe o por oficio, prestándola sin la fórmula sacramental del juramento que exije cierto rito i la presencia del juez o la de un actuario de su tribunal.

Hai convenciones en que el cónsul, demas de la exencion ántes espresada, goza el privilejio de que el juez acuda a su casa o despacho, o en lugar del juez vaya a recojer su testimonio un ajente de su tribunal. Estos favores, concedidos en algunos ajustes celebrados en el siglo anterior, han sido suprimidos en casi todos los del presente.

Fuera de este caso i de otros mui raros i señalados, el cónsul se encuentra en las condiciones de derecho comun i debe comparecer en juicio i litigar por sí o en representacion de sus nacionales, en la forma normal i segun los procedimientos i con los gravámenes ordinarios.

Hállase el cónsul en circunstancias iguales a la de las personas que en Chile, tambien en otros paises (no en Inglaterra) tienen por la dignidad de su cargo el privilejio, de mera cortesía, de emitir sus atestaciones por oficio o informes, en juicios civiles o criminales de estraños, sin que por ellos se entienda, que quedan fuera de derecho comun en causas propias, i se hallan en aptitud de jestionar en los Tribunales de otro modo que en el carácter de simples contendores i de peticionario sujetos a la autoridad del majistrado. Así entre nosotros los obispos, miembros del Congreso i otros elevados funcionarios del Estado, deponen en el proceso ajeno por escrito, sin juramento i en estilo de oficio; pero todos ellos, incluso el Presidente de la República, han de comparecer ante los Tribunales, bien sean actores o demandados, en la forma i con los gravámenes del litigante ordinario.

Algo de parecido sucede en Inglaterra. Allí los pares del reino, los príncipes, la Corona misma litigan en términos de absoluta igualdad i sin privilejios que no toleraria la conciencia pública ni el espíritu de sus admirables leyes, concediéndose a los altos dignatarios, en especial al soberano, el solo favor de que siempre puedan constituir apoderados en el juicio; o, aplicándose una ficcion imitada del derecho canónico, de ser el mayardomo o intendente de la casa real el personero nato del príncipe en las demandas civiles escluidas de la prerrogativa constitucional de inviolabilidad.

La misma práctica se sigue en Inglaterra i en otros paises respecto a los ministros diplomáticos o embajadores (nunca en obsequio de los cónsules) que ocurrieren a la justicia i aceptaren la jurisdiccion territorial, poniendo la demanda o renunciando sus privilejios. El Ministro o embajador, si comparece ante los Tribunales, debe constituir un mandatario sin fuero que entable el pleito, se someta a la autoridad del juez, no perturbe su equilibrio i secuela regular, ni frustre los procedimientos conminatorios que se dictaren en su daño i el fallo definitivo que recayere en la causa.

Es lo constantemente observado en los juicios de estradicion. El enviado diplomático por órden de su gobierno requiere del gabinete de su residencia la iniciacion del proceso, ya en virtud de tratados, o bien segun los principios del derecho internacional primario; i cuando se ha accedido a sus instancias i llega el momento de entablarse la demanda ante los Tribunales, el Ministro estranjero constituye un apoderado que promueve la causa, la sigue en todos sus grados, satisface los honorarios i derechos de curia i de actuaciones i responde de las resultas de un juzgamiento adverso.

Puede ser que el incriminado justifique su conducta i pruebe error de persona i de identidad, i puede ser que su absolucion, pronunciada por el juez *a quo*, sea confirmada con costas por el Tribunal revisor i se declare temeraria i calumniosa la demanda. En prevision de estas eventualidades, raras pero posibles, es de

rigor i lo piden la propia equidad i el decoro del enviado estranjero, que un procurador responsable, solvente i justiciable tome a su cargo el proceso i dé garantía de que no serán burlados ni los derechos del supuesto reo, ni los decretos i providencias protectoras de la corte llamada a hacerle justicia.

Vése así que ni los cónsules ni los mismos ministros diplomáticos pueden parecer en justicia con las prerrogativas de sus cargos i han de litigar, actores o demandados, en derecho comun, como simples peticionarios i formulando sus pedimentos en las condiciones i con los gravámenes i responsabilidades ordinarias. Debió el juez de Valparaiso denegar al señor Howard una prerrogativa que no habria podido asumir i ciertamente no querrá reclamar, en su consumada prudencia i versacion diplomática, el propio Ministro residente de S. M. B. en Chile.

Recae el tercer punto de las quejas del memorandum sobre la exencion de papel sellado i demas derechos o contribuciones judiciales reclamada en su favor por el cónsul de Inglaterra. El señor Howard la deduce del artículo 12 del tratado de 1854 con la Gran Bretaña, puesto en combinacion con el número 5 de la cláusula 4.ª del ajuste consular celebrado en 1870 por Chile con la República del Perú.

Nuestro Gobierno se comprometió a situar los ministros i cónsules británicos en el pié de la nacion mas favorecida; i pues eximió a los del Perú de toda gabela fiscal o municipal, de rigor debe a los de Inglaterra las mismas prerrogativas. No puede el juez de Valparaiso exijirle el sello que han de llevar solo los libelos i peticiones de los litigantes de fuero comun.

Así se discurre en el memorandum.

Reconoce el Fiscal que el tratado de Chile con la Gran Bretaña, ajustado en 1854 i todavía vijente, contiene la cláusula de que ámbos Gobiernos, sus súbditos i ciudadanos, sus ministros i cónsules, gozarán de los privilejios de la nacion mas favorecida, i conviene tambien en que el pacto con el Perú, de 1870,

otorga a los ajentes consulares de una i otra república ciertas exenciones de impuestos i gabelas judiciales.

Pero es preciso definir con exactitud el sentido, alcance i propósitos de la inmunidad. Esta tiene sus límites, i los tiene mui circunscritos. Ni en los lugares citados ni en tratado alguno, a lo ménos de los concertados segun las doctrinas i prácticas del derecho internacional, se establece la exorbitante prerrogativa que invoca el señor Howard, no decimos en obsequio del cónsul, funcionario subalterno sin carácter diplomático, pero ni aun en homenaje a los fueros i dignidad del embajador o del enviado i plenipotenciario de primera clase.

La exencion de tributos, en todo tiempo concedida a los representantes internacionales, ha sido tambien en todo tiempo la causa de abusos que han movido a los gobiernos, en el interes de su buen réjimen administrativo i de la percepcion correcta de sus rentas, a regularizarla i a restrinjirla, como hoi sucede en muchos paises, a un recinto estrecho, bien definido i taxativo en lo posible.

Comprende de ordinario solo los impuestos de aduana i los personales i directos que afectan al individuo en ejercicio del cargo de jefe de la legacion: mui a menudo son escluidos del favor los secretarios, consejeros, adictos i demas empleados de sus oficinas i séquito: no se incluyen tampoco las contribuciones de sisa i consumos locales; i en rigor viene a quedar reducida la inmunidad, a no contar con otras menores i mui exiguas, a la libre introduccion del equipaje, mobiliario i efectos que el ministro trae de fuera en servicio propio i de su familia.

Tal es la práctica ahora establecida por los estados preponderantes i en especial la observada en Inglaterra.

Allí solo el jefe de la Legacion goza del favor, no estendido a sus subalternos, de no someter al rejistro de los oficiales de la renta su equipaje de viajero, i eso a condicion de llevar consigo una placa o tarjeta nominativa espedida por el *Foreign Office*. Mas severo es todavía el procedimiento para la franquicia de los derechos de internacion. El Ministro en nota al Departamen-

to de Relaciones Esteriores ha de dar noticia cierta i prolija de los efectos, su cantidad, peso i demas condiciones, de la nave que los conduce i de los puntos de su salida i arribo: i con estos requisitos i la declaracion de ser destinados al uso o consumo del solicitante, espide el *Foreign Office* una órden de liberacion que se tramita i cumple por el órgano i funcionarios de la tesorería.

El cónsul no posee exencion alguna de impuesto, como no la posee en materia de jurisdiccion civil i criminal, ni se le dispensa otro privilejio que el de eximir su archivo i papeles oficiales de rejistro i pesquisas judiciales, i el de exonerarlo de la milicia, del cargo de jurado i otras prestaciones de índole personal. Debe sufragar todo jénero de tributos, directos, indirectos, fiscales, locales, de aduana, de consumos, etc., i con mayor razon ha de satisfacer a los ajentes de la justicia, ademas de las gabelas o regalías de la Corona, los emolumentos en jeneral crecidos que cobran en remuneracion de sus servicios.

Es este el procedimiento adoptado en Inglaterra en punto a inmunidades diplomáticas, i el réjimen a que están sujetos los cónsules establecidos en su territorio i dominios i los acreditados en los términos iguales en los paises estranjeros. Ampliamente lo esplican i lo justifican sus tratadistas i jurisconsultos i en especial el consejero Phillimore del Amirantazgo. (*Int. Law* vol. I. Part 7). No se alteró seguramente en el tratado celebrado con Chile en 1854; i al consignarse en el art. 12, invocado como decisivo por el señor Howard, el principio ordinario i amenudo banal de que las partes gozarán los beneficios de la nacion mas favorecida, no pudo caber en el ánimo de los negociadores, ménos en el del ingles, el estraño pensamiento de colocar al cónsul en situacion mas aventajada que la del propio embajador. Inglaterra ni Chile habrian aceptado, siquiera como una eventualidad remota, privilejios exorbitantes i peligrosos, estraños al derecho internacional, en pugna con sus leyes positivas, perturbadores en alto grado de su sistema tributario i judicial, i abso-

lutamente destituidos de fundamento i de miras útiles i racionales.

Mas estas hipótesis son tan arbitrarias como violentas, i ha de verse luego como el privilejio reclamado por el señor Howard, sin base en el artículo directo del tratado de 1854 con la Gran Bretaña, no la halla tampoco en la cláusula de relacion del pacto consular ajustado en el Perú en 1870. Lo demostrará el mero testo de esta convencion.

El art. 4.° destinado a señalar los privilejios del cónsul, le asigna el mui inocente de enarbolar bandera i poner escudo en su casa, i el mas sério de garantir la inviolabilidad de sus archivos oficiales i de eximirlo de la dependencia de las autoridades locales en lo concerniente al ejercicio de sus funciones.

A estos favores, de goce universal, se agrega el tambien usual de la exencion del servicio militar i el ménos comun de la franquicia de toda «contribucion personal directa i estraordinaria.»

Son estas las perrogativas que hacen al punto en exámen prestar asidero a las pretensiones del señor Howard.

Déjase ver de pronto, sin que haya necesidad de mayor detenimiento i de un análisis mui sagaz, que la fórmula de la exencion, clara, definida i exenta de ambigüedades, no deja pretesto a la interpretacion en estremo lata i ambiciosa del memorandum. Los negociadores netamente vierten su pensamiento. Quieren exonerar al cónsul, funcionario estranjero i de cargo delicado i laborioso, de los gravámenes personales que el nacional debe soportar en servicio público local o jeneral i afectan por lo comun la condicion de ciudadano.

Estas contribuciones, mal llamadas tales, son en puridad meras prestaciones individuales exijidas de los hijos del suelo i en interes de la comunidad, i de las cuales se halla libre con frecuencia no solo el ajente consular, sino el estranjero transeunte i no domiciliado en el pais.

———

Es bien sabido que los impuestos personales, propios de un sistema tributario primitivo i rudimental, han sido casi totalmente suprimidos en el réjimen de hacienda de los paises cultos. Hoi no se exije al ciudadano, fuera del servicio militar i de algunos cargos consejiles i gratuitos, como el de jurado en la materia criminal o el de funcionarios electorales en la materia política, sino la contribucion de dineros afecta a la casa que habita, al campo que cultiva, al capital que esplota, a la fábrica que dirije, i a cualquiera otra propiedad, industria o comercio que trae beneficios al particular, i ha de ayudar al sostenimiento del Estado. El tributo personal lo mismo que el tributo en especie han sido reemplazados por el impuesto real directo que deja al contribuyente, junto con su plena libertad individual, la de esplotar su industria i su patrimonio, pidiéndoseles solo una parte del fruto o provecho lucrado a su entera discrecion. Así es que al presente no existen las prestaciones individuales sino en mui pocos paises i en mui escasa medida.

Chile abolió por entero las que halló la República al cesar el réjimen de la colonia, i hace tiempo han desaparecido de nuestro sistema tributario la capitacion, los servicios de mita i otros, en partes vijentes en el Perú, en Méjico i Bolivia, debidos por los habitantes del territorio i del gravámen casi esclusivo de los indíjenas.

No hai pues entre nosotros sino mui pocas contribuciones que propiamente merezcan la denominacion de personales. El servicio militar, compulsivo solo en la guardia cívica, no es una contribucion ni tiene tampoco el carácter de personal la de patentes profesionales e industriales impuestas al arte, ciencia o comercio que se ejerce i de cuyos beneficios calculados o ciertos toma el estado una cuota.

Ahora pues ¿de qué impuestos queda exento el cónsul del Perú, el de Inglaterra a su ejemplo, en virtud de la cláusula que le libera de contribuciones personales directas, ya sean fiscales o municipales? ¿De quinta militar i capitacion? No existen en Chile la una ni la otra. ¿De patentes industriales i profesionales? Dado

que se incluyeran en la clasificacion de impuesto personal, como está mui léjos de ser exacto, lo deberia en virtud de la escepcion consignada en el propio núm. 5 del art. 4.° donde se establece que ha de soportar el cónsul las gabelas de su profesion comercial o científica o de sus propiedades en el territorio de su cargo. ¿De sisa, puertas, consumos i otros locales? Pero tales tributos no son personales ni son directos, i por estos motivos, tambien segun las prácticas i principios del derecho internacional, pesan siempre sobre los ajentes consulares i aun sobre los ministros diplomáticos de la mas alta jerarquía. ¿De la contribucion territorial i de la aduana o internacion? No caen tampoco en la definicion taxactiva del artículo 4.°. La una no es directa, ámbas no son personales: i supuesto todavia que tuviesen los caractéres contrarios, deberia el cónsul satisfacer la de catastro como propietario del predio i la de aduana por carecer de privilejio diplomático. ¿Será, por fin, del impuesto de sello i otros derechos de administracion de justicia afectados a todo litigante i del cual no estan exentos sino los ajentes del ministerio público; algunos institutos de beneficencia i los habilitados de pobreza? He aquí la hipótesis en que se sitúa el cónsul. Es ciertamente la mas estrema i la que ménos acomoda a su cargo i al testo i espíritu de la cláusula materia de exámen e interpretacion.

El impuesto de papel sellado no es personal, no es directo, no es estraordinario; i léjos de reunir las condiciones señaladas en el pacto consular con el Perú, donde se estipula i clasifica la franquicia, presenta los caractéres contrarios de una contribucion indirecta i casual, onerosa solo al que demanda o comparece en justicia.

No hai una, en todo nuestro sistema tributario, de índole mas impersonal. No la debe el ciudadano ni el estranjero domiciliario o transeunte. Grava únicamente al contendor que reclama de los Tribunales el reconocimiento de un derecho, la proteccion de sus bienes i el amparo de la lei, i en realidad ántes que un tributo exijido en el interes colectivo del Estado, su seguridad, su ejército, sus escuadras, sus elementos de defensa, es la ayuda

parcial prestada por el litigante a la majistratura i autoridades judiciales establecidas en su beneficio.

Es una erogacion en cierto modo remuneratoria. La paga solo quien la aprovecha, exactamente como paga el viajero el peaje de algunos caminos o la balsa de un rio.

No pudo el cónsul Howard reclamar un privilejio en situacion ménos adecuada i ventajosa. Por mas lata i vaga que sea la clasificacion del impuesto personal i directo, nunca habria de incluirse en esta categoría el de papel sellado i otros de curia gravosos únicamente al que impetra la accion de los Tribunales i de los ajentes de la administracion de justicia. Tal inmunidad, ademas de inmotivada, llevaria tambien en su lójica i rigor de aplicacion a las mas estremas consecuencias. El cónsul así favorecido exijiria no solo la acojida de sus pedimentos i escritos en papel comun, sino el servicio franco del actuario del juzgado, del procurador que lo representa en segunda instancia, de los receptores o ministros de fé que notifican las providencias, de los relatores i secretarios de las cortes, de todos los funcionarios que viven de sus derechos, no poseen rentas del Estado o las tienen mui exiguas en atencion a los emolumentos percibidos de los litigantes. ¿Es esta la condicion de favor reclamada por el cónsul de Inglaterra? ¿Pretende, por ventura, asilándose en la cláusula 12 del tratado de 1854 i en la 4.ª del pacto consular de 1870, tantas veces citadas, hallarse exento de toda gabela en sus jestiones judiciales? ¿Se le deberá la franquicia del papel sellado, i tambien el servicio gratuito de todos los ajentes de los Tribunales? Así parece deducirse de las quejas del memoramdum i de la estension atribuida por el señor Howard a sus prerrogativas consulares. Exije en verdad lo que no ha exijido el propio Ministro residente de S. M. B. i no pudiera concederse al mas alto enviado diplomático, al embajador mismo.

Entiende el Fiscal que los ministros ingleses i los enviados i plenipotenciarios de Francia, Alemania, Estados Unidos i demas de primera clase, acreditados en Chile, han acudido a los Tribunales de la República en términos de derecho comun, salvo solo

los casos en que informan, atestiguan o suministran datos a instancias de la justicia o por su propia iniciativa; i entiende tambien que en los juicios de estradicion, promovidos por encargo de sus gabinetes, han nombrado ajentes, constituido defensores o patrocinantes i seguido el pleito en sus diversos grados, en la forma ordinaria i sin pretender inmunidades de ninguna clase. Su gobierno costea las espensas del proceso en Chile, como sufraga los del instruido de su órden i en el interes público en el propio territorio, satisfaciendo el erario nacional los gastos del viaje, del honorarios de los abogados i procuradores, los derechos de los secretarios, relatores i demas ajentes del pleito.

Un ministro estranjero no litiga de oficio ni con privilejio de pobreza. Su rango es incompatible con los favores adscritos solo al destituido de recursos, i su condicion de actor en causa propia, de su pais o de sus nacionales, no le permite tampoco invocar los privilejios peculiares del ministerio público. El Gobierno cerca del cual están acreditados les debe solo los elementos de que dispone, es decir la fuerza i autoridad que pueda requerir la ejecucion de las sentencias, pero no el servicio a sus espensas de funcionarios independientes ni la relajacion en su obsequio de las leyes que establecen derechos particulares o contribuciones fiscales en la administracion de justicia.

Así litigan los cónsules i los ministros diplomáticos en los tribunales ingleses i en los norte-americanos, i así han comparecido siempre en los de Chile. No sufragó ciertamente el gabinete de Washington las espensas crecidísimas del célebre proceso de estradicion de los presuntos reos de Phœnix Parck, en Dublin, asilados en los Estados Unidos; ni pagó con sus dineros el erario de Chile el costo del juicio seguido en la Corte Suprema contra el prófugo Hanson. Uno i otro lo mismo que todos los análogos, fueron sometidos a las condiciones del derecho comun.

I estos principios, nótese bien, han sido rigorosamente observados en procesos criminales, de Estado i de vindicta pública, iniciados en nombre i por órdenes de un gobierno estranjero i a instancias de un ministro diplomático. Déjase ver si su aplica-

cion ha de ser mas rigorosa en los que promoviere un cónsul, son de índole civil i versan sobre los derechos de un nacional ausente a la herencia abierta i repetida en Chile.

Porque será bien tener presente que el cónsul Howard, al reclamar la franquicia de los impuestos i derechos judiciales, no lo hace en jestiones de órden público i colectivo, ni en defensa de fueros o intereses personales de su cargo, sino en el juicio ordinario en que interviene como mandatario temporal i supletorio de súbditos británicos ausentes. De esta circunstancia se deduce que la inmunidad de contribuciones, indebida al señor Howard por la naturaleza del tributo, es tambien injustificable por la índole de las jestiones promovidas, i que aun en la hipótesis de ser personales i directas las gabelas de papel sellado i demas de justicia i curia, no se hallaria en aptitud de pedir su franquicia el Cónsul que comparece en los Tribunales en representacion i servicio de un connacional de derecho comun.

Son estos los juicios sujeridos al Fiscal por el memorandum que el Departamento de Relaciones Esteriores ha tenido a bien remitir a su exámen.

Los tres puntos de las quejas carecen en su concepto de fundamento, tanto en derecho internacional como segun el testo i espíritu del tratado de 1854, con la Gran Bretaña i del pacto consular con el Perú, de 1870: ámbos invocados por el señor Howard en sus cláusulas directas o de relacion.

El Código Civil no asigna al cónsul la administracion de una herencia no yacente, i le da solamente, en la que tuviere este carácter, una intervencion no esclusiva de la del acreedor i de otros interesados en los bienes sucesorios.

Ni por los tratados ni por pactos especiales se halla un cónsul ingles habilitado en Chile a jestionar en los Tribunales por oficios i ha de ocurrir, salvo el caso de figurar como testigo en el proceso, en las condiciones de peticionario de derecho comun.

El cónsul ingles por fin, no goza en Chile, segun el tratado de 1854 i el consular con el Perú de 1870, cuyos favores se reclaman a título de igualdad o estension de prerrogativa, sino de la inmnidad i franquicia de las contribuciones personales directas i estraordinarias, i no puede exijir las de tributos i gabelas judiciales de papel sellado u otras escluidas de la clasificacion i revestidas de caractéres contrarios.

Cree en consecuencia el Fiscal que los procedimientos del juzgado de Valparaiso son legales i regulares, i no prestan asidero plausible a las quejas del memorandum trasmitido al Departamento de Relaciones Esteriores por la Legacion de S. M. B. en Chile.

Santiago, Diciembre 19 de 1890.

MONTT.

---

35. Ajencias de bancos o sociedades anóminas estranjeras.—Se les ordena presentar un balance semestral al Ministerio de Hacienda i publicar el de las últimas en los mismos casos que la lei lo ordena para las sociedades nacionales.

Santiago, 2 de Enero de 1896.

Considerando, que el artículo 469 del Código de Comercio confiere al Presidente de la República la facultad de reglamentar la manera de ejecutar las disposiciones del párrafo que trata de las sociedades anónimas;

Que el artículo 461 del citado Código dispone que las sociedades anónimas presentarán a la autoridad respectiva una Memoria i balance de sus operaciones;

Que es razonable i conveniente hacer estensivas estas mismas disposiciones a las ajencias de sociedades anónimas estranjeras, i que una disposicion reglamentaria de esta naturaleza se ajusta perfectamente a las disposiciones primordiales establecidas en la lei;

Que el movimiento económico del pais no puede estudiarse por completo si las ajencias de bancos estranjeros no publican ni presentan a las autoridades los mismos datos que los bancos nacionales;

Que igual deficiencia se nota en lo relativo al estudio de las operaciones de seguros por la falta de datos de las ajencias de sociedades estranjeras,

Decreto:

1.° Las ajencias establecidas en Chile, de bancos estranjeros o de sociedades anónimas estranjeras relativas a seguros presentarán semestralmente al Ministerio de Hacienda un balance de las operaciones ejecutadas en Chile, en la misma forma establecida para las sociedades anónimas del pais.

El sub-secretario del Ministerio de Hacienda hará publicar estos balances en el *Diario Oficial.*

2.° Las ejencias de sociedades anónimas estranjeras tendrán la obligacion de publicar sus balances en los mismos casos en que, por la lei, están obligados a hacerlo las sociedades anónimas nacionales.

3.° Se principiará a dar cumplimiento a lo dispuesto en este decreto, en el actual mes de Enero, presentando i publicando los balances correspondientes al segundo semestre de 1895.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

H. Perez de Arce.

---

36. Sociedades anónimas estranjeras de seguros.—Mensaje de S. E. el Presidente de la República proponiendo la reglamentacion de las ajencias de dichas sociedades.

Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Nuestro Código de Comercio establece que la sociedad anónima es una persona jurídica formada por la reunion de un fondo comun, suministrado por accionistas responsables hasta el monto de sus respectivos aportes.

Tratándose de sociedades nacionales, es fácil tomar conocimiento cabal del capital de responsabilidad de las compañías; pero no acontece lo mismo respecto de las ajencias de sociedades establecidas en el estranjero.

Verdad es que si se trata de ajencias de compañías de vapores, de ferrocarriles, de minas, etc., nada difícil es estimar el capital importado al pais; pero no pasa lo mismo con las ajencias de compañías de seguros, las cuales, de ordinario, ningun capital aportan al pais para dar principio a sus operaciones.

Esta ausencia de un capital efectivo de responsabilidad en el pais se agrava todavía mas con el hecho de que no pocas ajencias de compañías estranjeras de seguros funcionan sin autorizacion legal; i por consiguiente, no ofrecen al público otra responsabilidad que la de la persona que se dice ajente; ya que seria poco ménos que imposible hacer efectiva la responsabilidad a que hubiere lugar contra compañías domiciliadas en el estranjero i sin representante legal en Chile.

Esta falta de responsabilidad es tanto mas grave tratándose de compañías estranjeras de seguros sobre la vida, que tienen el carácter de verdaderas cajas de ahorros, i su papel en Chile se limita al de una industria estractiva que esporta para el estranjero los capitales nacionales colocados en forma de imposiciones semestrales en esas cajas de ahorros.

Si esos ahorros son esportados i si las ajencias no tienen aquí ningun capital radicado para hacer frente a su responsabilidad, es evidente que, de un dia a otro, puede acontecer una gran catástrofe para el ahorro de miles de familias que durante una

larga série de años han estado cubriendo puntualmente los dividendos correspondientes a sus pólizas de seguros.

Pienso que sobre los poderes públicos pesa el sagrado deber de dictar leyes para resguardar de estos peligros al ahorro nacional.

Es necesario evitar la esportacion de los valores que las ajencias de seguros sobre la vida reciben como imposiciones de ahorros.

Lícito es que se lleven las ganancias que esas operaciones producen, pero no el total de las primas que, aunque en dia incierto, están obligadas a devolver a los asegurados o a sus herederos.

No son tan graves los peligros de irresponsabilidad de las ajencias de seguros sobre riesgos marítimos, contra incendios u otros accidentes; pero no por eso deja de ser necesario tomar medidas para que constituyan en el pais responsabilidades efectivas para cubrir siniestros de considerable importancia que pudieran ocurrir en el porvenir.

Exijir estas garantías no es reaccionar contra el ámplio réjimen de libertad que nuestra lejislacion comercial ofrece al capital estranjero, sino resguardar nuestros mas caros intereses con las mismas precauciones adoptadas en todas las naciones del mundo, exijiendo que las ajencias de compañías estranjeras queden colocadas, en cuanto a capital de responsabilidad i contribuciones, en las mismas condiciones que las sociedades nacionales, i no en condiciones privilejiadas, como están hasta ahora, no porque ese haya sido el espíritu de nuestra lejislacion comercial, sino por cierto descuido en que hemos incurrido para correjir oportunamente sus defectos por mas que se hayan estado lamentando desde varios años atras.

Inspirándome en el propósito de correjirlos, sin menoscabar en nada el réjimen de libertad establecido en nuestras leyes para el capital estranjero, tengo el honor de someter a vuestra consideracion, oido el Consejo de Estado, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Sesenta dias despues de publicada la presente lei en el *Diario Oficial* no podrá funcionar en Chile ninguna ajencia de compañía estranjera de seguros si no está especialmente autorizada por el Presidente de la República con arreglo a las prescripciones de la presente lei.

Art. 2.° Las pólizas de seguros otorgadas sin esta autorizacion serán nulas, i a las personas que diciéndose ajentes de alguna compañía estranjera, las otorgaren, se les aplicará las penas establecidas en el artículo 468 del Código Penal.

Art. 3.° La autorizacion para establecer en Chile ajencias de compañías de seguros estranjeras, la podrán obtener solo las compañías que previamente depositen en la Superintendencia de la Casa de Moneda la cantidad de cien mil pesos en títulos de la deuda del Estado, o en cédulas de bancos hipotecarios, cuyo precio será fijado por el Presidente de la República, conforme a su valor comercial.

Art. 4.° Las ajencias de compañías estranjeras de seguros están sujetas a las mismas contribuciones que las compañías nacionales, i están obligadas a presentar balances a las autoridades i a publicarlos en la misma forma i en los mismos casos que las compañías nacionales.

Art. 5.° Las ajencias de compañías estranjeras de seguros están obligadas a formar un fondo de reserva con el diez por ciento de su ganancia semestral, hasta completar la cantidad de cuatrocientos mil pesos. Este fondo de reserva se depositará semestralmente en la Casa de Moneda en títulos de la deuda del Estado o cédulas hipotecarias en la misma forma establecida en el artículo 3.°

Art. 6.° Los cien mil pesos establecidos en este artículo i el fondo de reserva forman el capital de responsabilidad de las ajencias de compañías estranjeras de seguros; por consiguiente podrán retirar una parte de ese depósito cuando tengan que

pagar siniestros estraordinarios que hayan agotado sus demas recursos.

Art. 7.° Cuando, para pagar estos siniestros, se hubiese retirado una parte del capital de cien mil pesos depositado en la Casa de Moneda, la ajencia destinará el total de las ganancias de los semestres siguientes hasta completar ese capital.

Art. 8.° Las ajencias de compañías estranjeras sobre seguros de vidas o destinadas a cualquier jénero de imposiciones con el carácter de cajas de ahorros, no estarán obligadas a constituir el fondo de reserva establecido en el artículo 5.°, pero semestralmente deberán depositar en la Casa de Moneda el valor recibido por primas de seguros, despues de rebajar del total de las primas o premios la cantidad correspondiente para gastos jenerales, siniestros, dividendos i gastos necesarios para el sostenimiento de la ajencia, no pudiendo los dividendos exceder de seis por ciento semestral.

Este depósito se hará en los mismos valores i forma establecidos en el artículo 3.°

Art. 9.° Toda compañía estranjera de seguros con varias ajencias en Chile, está obligada a tener una principal en que la represente ante las autoridades i el público, que concentre sus operaciones, presente el balance de todas las operaciones ejecutadas en Chile, efectúe los depósitos establecidos en esta lei, i en una palabra, tenga la representacion legal de la compañía.

Art. 10. Las compañías de seguros estranjeras quedan obligadas a hacer decidir por su ajencia principal que tuvieren en Chile, todas las propuestas de seguros que aquí se les presentaren, ya sea para rehusarlas o aceptarlas i emitir la correspondiente póliza.

Art. 11. Si quince dias despues de haber recibido la propuesta por la ajencia principal, no hubiese ésta rehusado i devuelto la primera prima entregada por el asegurado o imponente, la póliza se tendrá como vijente, tal como si hubiere sido emitida definitivamente i bajo pretesto alguno podria rehusarla la Compañía.

Art. 12. El reconocimiento i liquidacion de los siniestros i las reclamaciones de los asegurados o imponentes deben tambien ser atendidos por la ajencia principal establecida en Chile.

Art. 13. Esta ajencia principal será el representante legal de la Compañía para todas las causas judiciales relativas a las operaciones efectuadas en Chile, las cuales en todo caso se resolverán por los Tribunales chilenos, sin que, bajo ningun pretesto, pueda la Compañía alegar el fuero de ser demandada en el pais estranjero de su domicilio.

Art. 14. Las ajencias de compañías estranjeras de seguros sobre la vida, o de imposiciones en forma de ahorros, invertirán en títulos de la deuda del Estado o cédulas hipotecarias el total de los valores que hayan recibido por primas de pólizas vijentes en Chile, i lo depositarán en la Casa de Moneda, todo esto conforme a lo determinado en el artículo 3.°

Art. 15. El depósito establecido en el artículo 14 se hará en doce dividendos iguales por meses vencidos, contados desde la fecha de la promulgacion de esta lei.

Art. 16. Los depósitos establecidos en esta lei podrán, en todo o parte, ser reemplazados con el valor de propiedades raices adquiridas para la ajencia principal, i que no podrán ser hipotecados ni comprometidos con obligaciones de ningun jénero, ni ser vendidos sino con autorizacion judicial i para pagar los siniestros ocurridos en Chile.

Estos bienes raices se mantendrán constantemente asegurados en una compañía distinta de aquella a quien pertenecen.

Art. 17. Las ajencias de compañías estranjeras de seguros sobre la vida que no efectúe el depósito establecido en el artículo 14 se considerarán como no autorizadas, i si emitieren algunas pólizas, serán éstas nulas, i el ajente que las emitiese incurrirá en la pena establecida en el artículo 2.°

Las ajencias que se coloquen en esta situacion, no podrán efectuar en Chile otras operaciones que las correspondientes a las pólizas otorgadas ántes de la promulgacion de esta lei.

Art. 18. Dentro de seis meses contados desde el dia de la

promulgacion de esta lei, el Presidente de la República dictará, para su cumplimiento, un reglamento en que podrá establecer multas hasta de mil pesos, que en todo caso serán aplicadas por la justicia ordinaria.

Art. 19. La ajencia que en algun semestre no deposite las cuotas establecidas en esta lei, sea para reponer su capital, o correspondiente al fondo de reserva, o a las primas de pólizas de seguros sobre la vida, queda de hecho inhabilitada para continuar funcionando en otra forma i bajo las penas establecidas en el artículo 17.

Para rehabilitarse necesita nueva autorizacion del Presidente de la República, prévio el depósito de todas las cuotas atrasadas.

Art. 20. La presente lei rejirá en toda la República desde el dia de su publicacion en el *Diario Oficial.*

Santiago, 23 de Abril de 1896.

JORJE MONTT.

H. Perez de Arce.

---

37. Bancos estranjeros.—No se acepta la reforma de estatutos que tenga por objeto disminuir el capital social.

Santiago, 7 de Setiembre de 1896.

Vistos estos antecedentes, i considerando que en la reforma cuya aprobacion solicita el «Banco Aleman Trasatlántico» se establece que dicha Sociedad anónima podrá acordar la disminucion del capital por una asamblea jeneral de accionistas en que estén representadas las dos terceras partes del capital i que el acuerdo se tome por las tres cuartas partes de los votos de los accionistas asistentes a la asamblea;

Que el artículo 442 del Código de Comercio dispone que el

capital de las sociedades anónimas no podrá ser disminuido durante la existencia de la Sociedad;

Que dada esta disposicion no es lícito autorizar el funcionamiento en Chile de sociedades anónimas estranjeras, cuyos estatutos permitan la disminucion del capital,

Decreto:

1.° No ha lugar a la aprobacion de la reforma introducida en los estatutos del «Banco Aleman Trasatlántico.»

2.° Téngase esta disposicion como regla jeneral para todos los casos análogos en que se trate de autorizar el funcionamiento en Chile de sociedades anónimas estranjeras, cuyos estatutos permitan la disminucion del capital social durante la existencia de la Sociedad.

Tómese, razon comuníque i publíquese.

MONTT.

H. Perez de Arce.

II

DISPOSICIONES VARIAS

38. Dias feriados.—Se determinan los dias feriados para los empleados públicos.

Santiago, 14 de Agosto de 1824.

Deseando evitar los perjuicios que se irrogan a la sociedad por la multitud de dias feriados que tienen el privilejio de suspender la administracion de justicia i el despacho de las oficinas públicas,

He acordado i decreto:

1.° Los tribunales i oficinas públicas solo dejarán de concurrir al despacho en los dias de rigoroso precepto, designados en el Indulto Apostólico de reduccion de fiestas.

2.° No habrá en lo sucesivo mas dias feriados que el doce de Febrero por el aniversario de la declaracion de nuestra independencia, i el dieziocho de Setiembre por el de la rejeneracion política de Chile.

3.° El Ministro Secretario de Gobierno queda encargado del cumplimiento de este decreto, que se trascribirá a quienes correspondan e insertará en el *Boletin*.

FREIRE.

F. A. Pinto.

Nota.—El Indulto Apostólico que suprimió las festividades de medio precepto i redujo el número de los dias festivos es del tenor siguiente:

Los Jefes Supremos de la Iglesia Católica, los Romanos Pontífices en la plenitud del poder divino recibido de Jesucristo, así como custodiaron inviolable el depósito de la fé divina, así tambien templaron la disciplina puramente eclesiástica, segun lo exijian la necesidad de los tiempos, lugares i personas. Esta solicitud paternal se estendió frecuentemente aun a aquellos objetos que, instituidos por el aumento del culto del Señor, sin embargo, por el abuso que de ellos hicieron los hombres, se convirtieron en desórdenes, o porque, siendo obstáculo a la pública i privada utilidad, fueron convertidos en daño gravísimo.

Por tanto, habiéndonos representado el Excmo. Señor Supremo Director del Estado de Chile los inconvenientes i perjuicios causados por la multiplicidad e inobservancia de los dias de fiestas, así de medio como de rigoroso precepto, i que tales inconvenientes perjudican al bien público i privado: Nos, en virtud de las facultades apostólicas que especialmente tenemos por el Sumo Pontífice Leon XII, decretamos lo que sigue:

1.o Están derogadas todas las fiestas de solo obligacion de oir misa.

2.o Las fiestas de rigoroso precepto quedan reducidas solamente a las siguientes:

Todos los domingos del año.

La Circunscicion del Señor.

La Adoracion de los Santos Reyes.
La Encarnacion del Hijo de Dios.
La Ascension del Señor.
Corpus Cristi.
Los Santos Apóstoles San Pedro i San Pablo.
La Asuncion de Nuestra Señora.
La Natividad de Nuestra Señora.
El dia de Todos Santos.
La Inmaculada Concepcion de Nuestra Señora.
Pascua de Natividad de Nuestro Señor.

3.° Las festividades de los Santos Patronos de cada una de las ciudades, villas i lugares del Estado de Chile, cuando no sean contenidas en las sobredichas de rigoroso precepto, se trasladarán al próximo domingo que sigue.

Por este nuevo decreto no entendemos disminuir de algun modo el culto divino practicado hasta ahora en las Iglesias Catedrales, colejiales i conventuales de Regulares de ámbos sexos en los dias de las fiestas derogadas; antes sí, mandamos i queremos que queden firmes i estables en el tiempo venidero, como lo han sido en el pasado todos los oficios, misas solemnes i otras funciones.

Amonestamos i exhortamos en Nuestro Señor Jesucristo a todos los señores Ordinarios, i a todo el clero Secular i Regular, que en publicándose este nuestro indulto insinúen con eficacia a los fieles cristianos, que este indulto apostólico de reduccion de fiestas, léjos de fomentar el ocio i los vicios que de él emanan, es dirijido únicamente a la observancia mas devota i mas relijiosa de aquellas fiestas que han quedado. En ellas los fieles, cesando de obrar i trabajar, tienen que emplear el tiempo en honrar a Dios, en asistir con el debido respeto al sacrificio incruento del altar, en oir la divina palabra i en aplicarse con todo empeño al interesante i único negocio de su propia salud; i a este fin principalmente conduce la devota frecuencia de los Santos Sacramentos de confesion i comunion. En fé, etc.

Dado en Santiago de Chile, a siete de Agosto de mil ochocientos veinticuatro.—JUAN MUZI, Arzobispo de Filipi, Vicario Apostólico.—*Juan Maria.* —Canónigo *Mastai.*

Santiago, 9 de Octubre de 1824.—Ejecútese, circúlese i publíquese en el *Boletin.*—FREIRE.—*J. A. Pinto.*

Segun el artículo 149 de la lei de 15 de Octubre de 1875, los domingos i dias festivos son feriados para los jueces i majistrados de los Tribunales de Justicia, como asimismo el miércoles, jueves, viérnes i sábado de la sema-

na santa, el diezisiete, dieziocho i diezinueve de Setiembre i desde el quince de Enero hasta el primero de Marzo.

---

39. Dias feriados.—Se suprime el dia doce de Febrero que determinó el Senado-Consulto de 5 de Febrero de 1821.

Santiago, 8 de Febrero de 1837.

Atendiendo a que las disposiciones del Senado-Consulto de 5 de Febrero de 1821, para solemnizar el aniversario de la declaracion de nuestra independencia política, orijina perjuicios de consideracion al servicio público i a las ocupaciones de los particulares, ya que los fines patrióticos a que tiende la celebracion de las fiestas cívicas están conseguidos con la reunion de todas ellas en un solo dia, que remueve los inconvenientes producidos por su multiplicidad; con las facultades que me confieren el artículo 161 de la Constitucion i la lei de 31 de Enero del presente año,

He venido en acordar i decreto:

La celebracion del 12 de Febrero queda reducida en adelante a una salva de veintiun cañonazos en las plazas i pueblos donde hubiere artillería i repique jeneral de campanas a las doce del dia. En las casas públicas i de particulares, se enarbolarán banderas por todo el dia, i habrá iluminacion durante la noche.

Comuníquese, imprímase i circúlese.

RÚBRICA DE S. E.

Portales.

---

40. Privilejios esclusivos.—Se fija un plazo para la concesion de los privilejios esclusivos que se espresan.

Santiago, 30 de Agosto de 1833.

El Congreso Nacional a consecuencia de las solicitudes de don Juan Lay i don José Coupelon, don Joaquin Perez i don Manuel Carrasco, don Cárlos Thuri i don José Vicente Bustillos, ha sancionado la lei siguiente:

Art. 1.° Los privilejios esclusivos para trabajar canteras de mármol, jaspes i minas de piedras preciosas, para construir molinos de viento, i para la elaboracion de ácido sulfúrico, no podrán exceder del término de ocho años, i por ellos no se embarazará ninguno de los ramos de industria que actualmente existen.

Art. 2.° El Presidente de la República concederá dichos privilejios siempre que lo tuviere a bien, i por el término que dentro de los ochos años encontrare oportuno, i acordará lo conveniente a fin de que estas concesiones no se hagan ilusorias, fijando las condiciones i el tiempo en que deben principiarse los trabajos, i presentarse los resultados, para que si éstos no corresponden al objeto, queden anulados dichos privilejios.

Dios guarde a V. S. muchos años.

JUAN DE DIOS VIAL DEL RIO.

Antonio Jacobo Vial,
Diputado secretario.

Decreto:

Santiago, 6 de Setiembre de 1833.

De acuerdo con el Consejo de Estado, ordeno i mando se cumla la presente lei, publíquese i archívese.

PRIETO.

Joaquin Tocornal.

---

41. Privilejios esclusivos.—Decreto con fuerza de lei que reglamenta la concesion de privilejios esclusivos.

Santiago, 9 de Setiembre de 1840.

Por cuanto con la facultad qne me confieren los artículos 43 i 82 de la Constitucion he tenido a bien aprobar i sancionar el siguiente acuerdo:

Artículo primero.—El autor o inventor de un arte, manufactura, máquina, instrumento, preparacion de materias o cualquiera mejora en ellas, que pretenda gozar de la propiedad esclusiva que le asegura el artículo 152 de la Constitucion, se presentará al Ministerio del Interior, haciendo una descripcion fiel, clara i suscinta de la obra o invento, jurando que es descubrimiento propio, desconocido en el pais, acompañando muestras, dibujos, o modelos, segun lo permita la naturaleza de los casos, i solicitando una patente que acredite su propiedad.

Art. 2.° El Ministerio del Interior nombrará una comision de uno o mas peritos para que examine la obra o invencion, i le informe sobre su orijinalidad; tomándoles en presencia del inventor solicitante, juramento de su fiel desempeño i de guardar relijiosamente el secreto que se le va a comunicar, por todo el tiempo que dispone esta lei.

Art. 3.° Averiguada ésta, el Presidente de la República concederá el privilejio esclusivo por un término que no exceda de diez años, i mandará estender la respectiva patente, que será autorizada con su firma i sellada con el sello de la República.

Art. 4.° Esta patente será rejistrada íntegra en un libro que al efecto se llevará en la oficina del Ministerio del Interior.

Art 5.° Antes de entregarse la patente al que lo solicita, hará constar por los correspondientes recibos el haber enterado en la Tesorería Jeneral la cantidad de 50 pesos, i haber depositado en el Museo Nacional las muestras, dibujos o modelos, i un pliego estendido a satisfaccion de la comision informante i autorizado con firma entera de cada uno de sus miembros, que con-

tenga una descripcion completa tan minuciosa i especificada, que distinga la invencion o descubrimiento de las otras cosas ántes conocidas i usadas, i que señale el método i principios de que se vale en su aplicacion, para que pueda habilitar a cualquiera otra persona entendida, para hacer construir o usar la misma invencion, a fin de que el público se aproveche de su beneficio a la espiracion del término de la patente. Este pliego lo cerrará en presencia de la comision, escribiendo sobre su cubierta el título u objeto del privilejio, firmará el propietario que ha llenado fielmente la condicion aquí impuesta, i lo certificará la comision. El propietario, durante el término de su privilejio, podrá examinar el pliego, cuantas veces quiera, para ver si se mantiene cerrado i lacrado como lo entregó.

Art. 6.° En el Museo Nacional se destinará una sala para colocar las muestras, modelos o dibujos, i una arca segura para custodiar los pliegos cerrados de que habla el artículo anterior, los que no podrán ser abiertos ni publicados, miéntras no haya espirado el término del privilejio o patente, escepto en los casos de los artículos 11, 12 i 15.

Art. 7.° Los 50 pesos que previene el artículo 5.° se destinarán para la conservacion i fomento de la sala que se establece en el Museo.

Art. 8.° *(Derogado por lei de 25 de Julio de 1872.)*

Art. 9.° La propiedad del privilejio o patente es trasmisible como toda otra; pero cuando se enajena, se avisará préviamente al Ministerio del Interior, espresando los motivos que causan la enajenacion. Si los encontrase justos se anotará en el libro la trasferencia, i si nó, procederá a hacer efectiva la disposicion del artículo 11.

Art. 10. Cualquiera persona que construya artículos privilejiados por el mismo método que conste del privilejio, pagará una multa que no baje de 100 pesos ni suba de 1,000, perderá los efectos que se le encuentren construidos, i las máquinas, injenios, instrumentos o útiles de que se ha valido. El valor de

todo será aplicado por mitad al fisco i al propietario de la patente o privilejio, salvo la accion de daños i perjuicios que a éste corresponda.

Art. 11. El privilejio que se haya conseguido subrepticiamente, es decir, sobre falsos testimonios o no siendo el inventor el que lo ha solicitado, o sobre una industria ya establecida en el pais en la misma manera, será anulado inmediatamente, condenado en las costas del proceso del esclarecimiento el que lo obtuvo, i castigado con una multa pecuniaria que no exceda de 1,000 pesos ni baje de ciento, o con una prision que no baje de tres meses ni pase de doce.

Art. 12. Si se suscitare pleito entre individuos que hayan obtenido privilejios para la fabricacion de unos mismos productos, será decidido por un arbitraje en única instancia, compuesto de un juez nombrado por cada parte i de un tercero que nombrará el Ministro del Interior.

Art. 13. Se concederán privilejios jenerales que tengan sus efectos en todo el territorio de la República, o particulares que comprendan a uno, dos o mas departamentos o provincias.

Art. 14. En todo privilejio que se conceda, se fijará un término proporcionado para el establecimiento de las máquinas, injenios o manufacturas, concluido el cual, comenzará a correr el concedido al privilejio.

Art. 15. Si al vencimiento del plazo concedido para el establecimiento, no se planteare, no tendrá lugar el privilejio, i caducará si despues de planteado se abandonare por mas de un año, o si se adulteran los productos, haciéndose inferiores a las muestras o modelos presentados.

Art. 16. Solo podrá concederse la renovacion de una patente, cuando casos fortuitos u ocurrencias estraordinarias hagan merecedor de ella al privilejiado, i sea solicitado por lo ménos seis meses ántes de la espiracion del privilejio.

Art. 17. No se deroga por la presente lei lo establecido en la Ordenanza de Minería con respecto a los privilejios que se con-

cediesen en este ramo, ni lo establecido en la lei de 24 de Julio de 1834, relativo a la propiedad de obras literarias i de bellas artes.

Por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei del Estado.

PRIETO.

Manuel Montt.

Nota.—El Ministerio de Industria i Obras Públicas desde Junio 17 de 1887, véase la lei bajo el número 1.

Los artículos 10 i 11 han sido derogados por los artículos 471 inciso 3.° i 210 del Código Penal.

---

42. Informe de los peritos.—Se reglamenta la forma como los peritos han de llenar su cometido.

Santiago, 1.° de Agosto de 1851.

Las personas que en calidad de peritos fueren nombradas conforme a lo dispuesto en el artículo 2.° de la lei de 9 de Setiembre de 1840, deberán informar no solamente sobre la utilidad de la invencion o introduccion, sino tambien sobre los inconvenientes que del otorgamiento del privilejio que se solicita pudieran resultar a la industria o al comercio; sobre las dificultades i gastos que ofrezca a los solicitantes, para graduar en vista de ellos el tiempo porque deba concederse, i el plazo que deba darse para la planteacion de la industria privilejiada. Deberán igualmente espresar, si se trata de un invento o de una nueva introduccion solamente, i especificar las condiciones que, a su juicio, debe exijirse para que se pueda conocer con claridad

cual es la invencion, introduccion o industria que por la concesion del privilejio queda prohibida.

Anótese i publíquese.

BÚLNES.

Antonio Varas.

---

43. Publicacion de avisos.—Se reglamenta la publicacion de avisos para la concesion de privilejios por objetos introducidos.

Santiago, 16 de Agosto de 1856.

Habiéndose solicitado varias ocasiones privilejio esclusivo para la introduccion en el pais de inventos conocidos i usados en otras partes con perjuicio de los derechos de los que ya los habian introducido o de los intereses de los que ya habian hecho gastos para verificarlos,

He venido en acordar i decreto:

1.° Toda solicitud de privilejio para la introduccion de inventos ya conocidos i usados en otros paises será publicada en el periódico oficial, i solo se le dará curso despues de treinta dias de esta publicacion.

2.° Los que tengan derecho para oponerse a la concesion del privilejio dirijirán sus peticiones al jefe del departamento en que residan, el que las trasmitirá oportunamente al Ministerio del Interior acompañando los documentos justificativos de haber planteado la invencion o industria o de haber dado pasos i hecho gastos para su introduccion ántes de que se solicitare el privilejio.

Anótese i publíquese.

MONTT.

Antonio Varas.

Nota.—En la práctica esto se aplica a toda clase de privilejios esclusivos. El Ministerio de Industria desde Junio 17 de 1887, véase la lei bajo el número 1.

---

44. Privilejios esclusivos.—Se deroga el artículo 8.° de la lei de 9 de Setiembre de 1840.

Santiago, 25 de Julio de 1872.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se deroga el artículo 8.° de la lei de 9 de Setiembre de 1840.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, lo he aprobado i sancionado; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Eulojio Altamirano.

Nota.—La disposicion derogada es la siguiente:

Art. 8 ° La introduccion de artes, industrias o máquinas inventadas en otras naciones i desconocidas enteramente, o no establecidas ni usadas en Chile podrán obtener privilejios esclusivos en los mismos términos i con las mismas condiciones que los nuevos descubrimientos o invenciones; pero por un tiempo mas corto que los últimos, que no pase de ocho años, segun su utilidad i dificultades de la empresa, a juicio del Ministerio, en vista del informe de la comision. No gozarán de privilejio las simples variaciones o mudanzas de solo formas o proporciones de las máquinas o cosas ántes establecidas.

---

45. Privilejios esclusivos.—Se faculta al Presidente de la República para conceder privilejios hasta por veinte años.

Santiago, 20 de Enero de 1883.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—El Presidente de la República podrá estender hasta por veinte años los privilejios esclusivos que se otorgaren por nuevos inventos, en vista del informe de los peritos sobre la naturaleza e importancia de la invencion.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, lo he aprobado i sancionado; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

DOMINGO SANTA MARÍA.

J. M. Balmaceda.

---

46. Citacion de opositores.—Se ordena se cite por el *Diario Oficial* a los opositores a privilejios esclusivos que no se presenten a dar las esplicaciones del caso.

Santiago, 22 de Octubre de 1888.

Vista la solicitud que precede i teniendo presente que algunos opositores a la concesion de privilejios esclusivos no se presentan con oportunidad a la Direccion de Obras Públicas para dar las esplicaciones que justifiquen su oposicion,

Decreto:

Siempre que los opositores a la concesion de un privilejio esclusivo no se presentaren oportunamente a dar las esplicaciones

necesarias la Direccion de Obras Públicas los citará por medio de avisos publicados durante quince dias en el *Diario Oficial* i en uno de los diarios de Santiago, fijándoles el plazo dentro del cual deberán presentarse.

Si a la espiracion de este término no se hubiere presentado aun el opositor, se tendrá la oposicion por desierta, i la Direccion de Obras Públicas evacuará sin mas trámites su informe con arreglo a la lei.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

E. S. Sanfuentes.

---

47. **Informes periciales.**—Se reglamenta el despacho de los informes periciales sobre solicitudes de privilejios esclusivos.

Santiago, 23 de Noviembre de 1895.

Haciéndose necesario asegurar el debido cumplimiento de las disposiciones vijentes relativas a privilejios esclusivos, tanto por parte de los solicitantes, como de los peritos cuyo nombramiento corresponde a esta Direccion en virtud del inciso final del artículo 9 de la lei de 26 de Enero de 1888,

Decreto:

1.° Toda solicitud de privilejio esclusivo remitida en informe por el Ministerio de Industria i Obras Públicas no se tramitará miéntras no se haya presentado a esta Oficina el solicitante o su apoderado legal, quien deberá dejar inscritas las señas de su domicilio en el rejistro abierto en la Secretaría de la Direccion, i entregar en la misma Oficina los pliegos de esplicaciones que ordena la lei.

Si hubiere en el espediente enviado por el Ministerio solicitu-

des de oposicion al privilejio solicitado, la Secretaría citará por la via postal a los opositores, i si éstos no dieren contestacion ni se presentaren, se publicarán los avisos que prescribe el Supremo Decreto número 233 de 22 de Octubre de 1888, fijando un plazo de 16 dias desde el comienzo de la publicacion para los opositores que residan en Santiago, i aumentando prudencialmente el plazo para los que residan en provincia.

Los opositores podrán presentarse personalmente o por escrito dando a conocer su domicilio, a fin de que los informantes puedan ponerse oportunamente en comunicacion con ellos.

Trascurridos esos plazos se evacuará el informe en conformidad al citado decreto de Octubre de 1888.

2.° Cumplido el requisito anterior, la Direccion pasará el espediente en informe a algunas de sus Secciones o espedirá el nombramiento de peritos, segun lo estimare conveniente. Se enviará por Secretaría una trascripcion al interesado i a los opositores que hubieren cumplido con lo prescrito en el artículo anterior de la resolucion tomada, a fin de que éstos puedan ponerse en relacion con el informante.

En caso del nombramiento de peritos, se entregará por Secretaría los pliegos de esplicaciones al primero de los designados que se presentare, bajo recibo.

Los peritos prestarán ante el Director de Obras Públicas el juramento que prescribe el artículo 2 de la lei de 1840. Se dejará constancia firmada de esta dilijencia en el espediente.

3.° Antes de evacuar su informe, los peritos deberán cerciorarse:

A). Que se trata de un *descubrimiento desconocido en el pais* (lei de 1840, art. 1.°) para lo cual consultarán los antecedentes que existan sobre la materia.

B). Que la descripcion *fiel, clara i suscinta* que del invento debe contener la solicitud publicada en el *Diario Oficial* concuerde en todo con las esplicaciones detalladas que le suministren los interesados, a fin de que los que lejítimamente tuvieren derecho a oponerse al privilejio hayan tenido la oportunidad de

hacerlo i a fin de evitar lo previsto en el artículo 11 de la lei de 9 de Setiembre de 1840. En caso que, a juicio del informante, las especificaciones no correspondan a la materia enunciada en la solicitud, devolverá los antecedentes a la Direccion de Obras Públicas a fin de que ésta solicite del Ministerio del Interior el cabal cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.° de la lei de 1840 i haga saber a los interesados que deben presentar una nueva solicitud en forma.

C). Que las esplicaciones detalladas presentadas por el inventor sean claras, minuciosas i *bastante especificadas para poder distinguir el invento de otros cualesquiera.* (Lei de 1840, artículos 1 i 5).

D). Que se acompañen ademas *dibujos* o *modelos* del aparato inventado, *muestras* de los productos, resultados que con él se obtengan, segun la naturaleza del invento permita exijirlo. Estos dibujos o modelos deben ser bastante completos para que en vista de ellos pueda reconstituirse el invento. (Lei de 1840, artículos 1 i 5). Solo podrán prescindirse de estos requisitos cuando la *naturaleza del invento no los exija,* o cuando el costo exajerado de las máquinas o aparatos lo impidiese.

Si los pliegos de esplicaciones presentados a la Direccion de Obras Públicas no cumplieren con alguno de los precedentes requisitos, el perito se dirijirá al solicitante exijiéndole ese cumplimiento dentro de cierto plazo que no exceda de un mes, pasado el cual devolverá los antecedentes a la Direccion de Obras Públicas.

4.° En un plazo que no exceda de un mes, contado desde la fecha en que el solicitante haya suministrado todos los datos que se le hayan exijido, evacuará el perito su informe, en el que deberá dejar constancia de la manera cómo se han cumplido las circunstancias *A, B, C* i *D,* i ademas manifestar separadamente:

E). La materia del privilejio, definicion precisa del invento o inventos cuyo monopolio se pretende obtener con arreglo a la clasificacion siguiente:

I. Un *nuevo producto* o resultado científico, comercial o industrial obtenido con máquinas o procedimientos ya conocidos;

II. Una *máquina* o *aparato* nuevos en su conjunto para obtener ciertos productos o resultados, o para mejorar los que se obtienen por medios conocidos;

III. Una o varias *partes, órganos*, una combinacion de partes u órganos de máquinas o aparatos por medio de los cuales se logre mayor economía o perfeccion en los productos o resultados;

IV. Un procedimiento comercial o industrial nuevo en su conjunto, o en una o varias de sus partes o detalles o en una combinacion de las mismas;

V. Un descubrimiento de nuevas fuerzas, nueva aplicacion mejor jeneracion o aprovechamiento de las ya conocidas, o empleo perfeccionado de procedimientos ya conocidos;

VI. Una combinacion de un número cualesquiera de las circunstancias enumeradas.

Dentro de esta clasificacion el perito informante hará una descripcion del invento, sin entrar a los detalles que constituyan el secreto de la invencion, pero esplícita en cuanto al perfeccionamiento, mejora, economía o novedad que justifique la concesion de una patente.

Si el perito creyere que no existe invento, justificará su opinion mencionando los antecedentes que ha tenido en vista para abrigarla.

F). La utilidad e importancia científica, comercial o industrial del invento de que se trata. (Decreto de 1851.)

G). Los inconvenientes que puede ofrecer la concesion del privilejio, para la industria o el comercio. (Decreto de 1851).

H). El plazo que crea prudente fijar para la planteacion del aparato o industria de que se trata, en vista de las dificultades o demoras materiales o económicas que tuviere que vencer el inventor para plantear su invento. (Lei de 1840, artículo 14 i decreto de 1851).

K). El tiempo por el cual, segun el artículo 3 del decreto de

9 de Setiembre de 1840, del de 1.° de Agosto de 1851 i de la lei de 20 de Enero de 1883, haya de concederse el privilejio, advirtiendo que la práctica de esta Direccion es seguir considerando como *máximum* el que prescribe la lei de 1840, i como estraordinario i reservado a los casos en que se solicite con fundamentos especiales el de la lei de 1883.

5.° Al evacuar un informe favorable se cuidará de que las esplicaciones a que se refiere la letra *C* del artículo 3 de este decreto sean consignadas a satisfaccion de los informantes en un pliego estendido en conformidad a todos los requisitos enumerados en el artículo 5 de la lei de 1840, el cual deberá ser autorizado con firma entera de los informantes para ser encerrado en el sobre a que se refiere el artículo 6.°

6.° Cuando el informe sea evacuado oficialmente por alguna Seccion, será gratuito.

El monto de los honorarios que corresponda abonar a los peritos por los solicitantes en cada caso particular, debe ser materia de un convenio privado entre las partes, sin intervencion alguna de la Direccion de Obras Públicas.

7.° Tan pronto como evacuen su informe el o los peritos, lo remitirán acompañado de todos los antecedentes a la Secretaría de la Direccion de Obras Públicas, la que les otorgará un recibo por el cual conste que dicho informe se ajusta en su forma a las prescripciones de la lei i de las presentes instrucciones.

Este comprobante dará derecho a cada perito para exijir del interesado que le sean satisfechos sus honorarios segun el convenio de que se habla en el artículo anterior, i la Direccion de Obras Públicas no dará curso al informe miéntras el interesado no presente un recibo del respectivo perito.

8.° En vista del informe pericial, el Director de Obras Públicas emitirá su dictámen oficial i lo remitirá con todos los antecedentes al Ministerio de Industria i Obras Públicas, incluyendo en sobre cerrado i lacrado en conformidad al artículo 5 de la lei de 1840, el respectivo pliego de esplicaciones, asimismo

como las muestras o modelos a que se refiere el artículo 6 de la misma lei.

Anótese.

ALEJANDRO BERTRAND.

Enrique Döll R.

---

48. Propiedad literaria.—Se reglamenta el derecho de propiedad de los autores.

Santiago, 24 de Julio de 1834.

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido i acordado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Los autores de todo jénero de escritos, o de composiciones de música, de pintura, dibujos, escultura, i en fin de aquellos a quienes pertenece la primera idea en una obra de literatura o de las letras, tendrán el derecho esclusivo, durante su vida, de vender, hacer vender o distribuir en Chile sus obras por medio de la imprenta, biografía, molde, o cualquiera otro medio de reproducir o multiplicar las copias.

Art. 2.° Sus herederos testamentarios i los lejítimos, gozarán por cinco años del mismo derecho, prorrogables hasta diez al arbitrio del Gobierno; pero si el Fisco fuere el heredero, pasará a ser de propiedad comun.

Art. 3.° Los autores i sus herederos pueden trasmitir sus derechos a cualquiera persona.

Art. 4.° El propietario de un manuscrito de una obra póstuma gozará de su propiedad esclusiva por el término de diez años improrrogables, contados desde la primera edicion, con tal que lo

publique separadamente, i no en una nueva edicion de los escritos publicados ya en vida del autor, porque entónces seguirá la suerte de éstos.

Art. 5.° El poseedor de un manuscrito póstumo que contenga correcciones de una obra del mismo autor, publicada en vida, gozará por diez años improrrogables de su propiedad, siempre que presente dicho manuscrito a la justicia ordinaria dentro del año siguiente al fallecimiento del autor, i pruebe ser lejítimo.

Art. 6.° Los estranjeros que publiquen sus obras en Chile gozarán de los mismos derechos que los chilenos, i si publicadas en otro pais hacen en Chile nueva edicion gozarán de iguales derechos por el término de diez años.

Art. 7.° Las piezas teatrales tendrán ademas el privilejio de no poder representarse en ningun teatro de Chile sin permiso escrito de su autor o de sus herederos, durante la vida del primero, i los cinco años concedidos a los últimos.

Art. 8.° Cuando el autor de una obra fuese un cuerpo colejiado conservará la propiedad de ella por el término de cuarenta años contados desde la fecha de la primera edicion.

Art. 9.° Los traductores de cualesquiera obras i sus herederos tendrán los mismos derechos que los autores i sus herederos.

Art. 10. Para entrar en el goce de los derechos concedidos por los artículos anteriores, no se necesita título alguno del Gobierno, i bastará que depositándose previamente tres ejemplares de la obra en la Biblioteca pública de Santiago, se anuncie en el frontispicio a quien pertenezca.

Art. 11. El Gobierno podrá conceder privilejios esclusivos que no excedan del término de cinco años a los reimpresores de obras interesantes, siempre que las ediciones sean correctas i hermosas.

Art. 12. Si el autor o editor de una obra no quisiese gozar de este privilejio i omitiere las formalidades prescritas en el artículo 10, el impresor estará obligado a entregar los mismos tres ejemplares en la Biblioteca pública de Santiago.

Art. 13. Todo impresor deberá tambien depositar en la misma

Biblioteca dos ejemplares de cada papel periódico o suelto que imprima i pasar uno al Ministerio del Interior i otro a cada fiscal.

Art. 14. Pasados los términos de que hablan los artículos precedentes, toda obra quedará en el concepto de propiedad comun, i todos tendrán espedita la accion de negociar con ella como les pareciere.

Art. 15. Si alguno reimprimiere, grabare, imitare una obra ajena, o de cualquiera manera contraviniere a las disposiciones de esta lei, podrá el interesado denunciarle ante el juez, quien le juzgará sumariamente con arreglo a las leyes vijentes sobre usurpacion de la propiedad ajena.

I por cuanto, con la facultad que me confieren los artículos 43 i 82 de la Constitucion, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei del Estado.

PRIETO.

Joaquin Tocornal.

Nota.—La palabra *biografía* del art. 1.° es sin duda un error; debe leerse *litografía.*—Los artículos 43 i 82 de la Constitucion corresponden hoi dia a los art. 34 i 73.

Nota.—Insertamos el siguiente decreto de S. E. el Presidente de los Estados Unidos por lo cual hace estensivos a los ciudadanos chilenos los beneficios que la Lei sobre Propiedad Literaria vijente en aquel pais acuerda a sus nacionales, i notas cambiadas al respecto entre la Legacion de los Estados Unidos i nuestra Cancillería.

(TRADUCCION)

Legacion de los Estados Unidos en Santiago.—Santiago, 9 de Julio de 1896.—Señor Ministro:—En mi nota de 6 de Abril último llamé la atencion a V. E. hácia el título 13 de la Lei del Congreso de los Estados Unidos sobre propiedad literaria, aprobada el 31 de Marzo de 1891, la que autoriza al Presidente de los Estados Unidos para dictar un decreto estendiendo a los ciudadanos de los estados estranjeros los beneficios de esa Lei, siem-

pre que dichos estados den oficialmente seguridades de que a su vez conceden a los ciudadanos de los Estados Unidos el beneficio de la propiedad literaria sustancialmente bajo las mismas condiciones que a sus propios ciudadanos; i pregunté al Gobierno de Chile si podia i deseaba otorgar las seguridades del caso.

En respuesta de lo que precede, V. E., con nota fechada el 7 de Abril, me remitió un ejemplar de la lei chilena sobre propiedad literaria de 24 de Julio de 1834. Del artículo 6 de ella resulta que los estranjeros en Chile gozan del beneficio de propiedad literaria sustancialmente bajo las mismas condiciones que los ciudadanos de este pais.

En consecuencia, me es grato acompañar a V. E. tres ejemplares del decreto del Presidente de los Estados Unidos, de 25 de Mayo último, que estiende el beneficio de la propiedad literaria de los Estados Unidos a los ciudadanos de Chile.

Aprovecho gustoso esta oportunidad para espresar a V. E. las seguridades de mi mas alta consideracion.

(Firmado).—EDWARD H. STROBEL.

A su Excelencia señor don Adolfo Guerrero, Ministro de Relaciones Esteriores.

República de Chile.—Ministerio de Relaciones Esteriores.—Núm. 973.—Santiago, 18 de Julio de 1896.—Señor: Me ha sido mui grato recibir la atenta nota de V. E., de 8 del presente, por la cual se ha dignado participarme que S. E. el Presidente de los Estados Unidos ha espedido, con fecha 25 de Mayo último, un decreto que hace estensivos a los ciudadanos de Chile los privilejios que la lei sobre propiedad literaria i artística, vijente en aquel pais, acuerda a los ciudadanos de los Estados Unidos.

V. E. se ha servido remitirme juntamente tres ejemplares del referido decreto.

Ruego a V. E. tenga a bien aceptar la espresion de mis agradecimientos i las seguridades de mi mas alta consideracion.

(Firmado).—ADOLFO GUERRERO.

Señor Eduardo H. Strobel, Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de Estados Unidos.

TRADUCCION

(Propiedad literaria.—Chile)

Por el Presidente de los Estados Unidos de América.—Decreto:

Por cuanto el título 13 de la lei del Congreso, de 3 de Marzo de 1891, denominada «Lei para modificar el título sesenta, capítulo tercero de los Estatutos Revisados de los Estados Unidos relativo a la propiedad literaria» dispone que esta lei «solo se aplicará al ciudadano o súbdito de un estado estranjero o nacion, cuando dicho estado estranjero o nacion conceda a los ciudadanos de los Estados Unidos de América el beneficio de la propiedad literaria sustancialmente bajo las mismas condiciones que a sus propios ciudadanos; o cuando dicho estado estranjero o nacion forme parte de una convencion internacional que establezca la reciprocidad de la garantía de la propiedad literaria i a la cual puedan, segun los términos de la misma convencion, adherir los Etados Unidos a su arbitrio.»

I por cuanto, se previene igualmente en el mencionado título que «la existencia de cualquiera de los requisitos referidos será calificada por el Presidente de los Estados Unidos por medio de un decreto espedido cada vez que lo exija el objeto de esta lei.»

I por cuanto se han dado seguridades oficiales satisfactorias de que en la República de Chile la lei que concede a los ciudadanos de los Estados Uuidos de América el beneficio de la propiedad literaria sustancialmente bajo las mismas condiciones que a los ciudadanos de esa República; por tanto yo, Grover Cleven-

land, Presidente de los Estados Unidos de América, declaro i proclamo que el primero de los requisitos especificados en el título 13 de la lei de 3 de Marzo de 1891, existe i se cumple actualmente con respecto a los ciudadanos de la República de Chile.

En testimonio de lo cual he puesto mi firma al pié de la presente i ordenado se aplique el sello de los Estados Unidos.

Dado en la ciudad de Washington, a los veinticinco dias de Mayo del año de mil ochocientos noventa i seis, i centésimo vijésimo de la independencia de los Estados Unidos.

GROVER CLEVELAND.

Por el Presidente, *Richard Olney*,
Secretario de Estado.

---

49. Espropiaciones por causa de utilidad pública.—Se reglamentan las espropiaciones por causa de utilidad pública i se fijan los requisitos para llevarlas a cabo.

Santiago, 14 de Agosto de 1838.

He acordado i decreto:

Art. 1.° La espropiacion por causa de utilidad pública, a que hubiere lugar, con arreglo a lo dispuesto en el número 5 artículo 12 de la Constitucion, solo podrá llevarse a efecto por decreto de la autoridad judicial.

Art. 2.° Calificada la autoridad del Estado, por una resolucion en que deben intervenir los mismos requisitos i solemnidades que para la formacion de las leyes, i no aviniéndose los interesados entre sí sobre el valor de la especie, la parte a quien conviniere, ocurrirá al juez ordinario competente para causas de mayor cuantía del lugar donde aquella estuviere situada, pidiéndole se proceda a su tasacion judicial.

Art. 3.° El juez dispondrá que se proceda en efecto a la tasacion, nombrándose para ella por cada una de las partes un tasador, i un tercero para el caso de discordia.

Art. 4.° No aviniéndose el propietario ni el comprador en el nombramiento del tercero, lo hará el juez, de oficio, nombrando un perito de notoria buena reputacion.

No podrá recaer el nombramiento del juez en ningun empleado público o persona que reciba sueldo o emolumentos del Gobierno, o de algun establecimiento nacional o municipal, salvo que las partes se convinieren en él.

Art. 5.° Declarado por el juez el lejítimo valor de la especie, con arreglo a la tasacion, decretará que éste se cubra por el comprador, i sin su previo i entero cubierto, no mandará dar posesion a éste de la especie sobre que ha recaido la espropiacion, a ménos que intervenga consentimiento espreso del propietario.

Comuníquese y publíquese.

PRIETO.

Mariano Egaña.

---

50. Espropiaciones para el uso, tránsito i construcción de ferrocarriles.—Se determinan las formalidades que han de observarse en la espropiacion de todo terreno necesario para el uso, tránsito i construccion de un ferrocarril.

Santiago, 18 de Junio de 1857.

Por cuanto el Congreso Nacional ha acordado el siguiente

PROYECTO DE LEI

Art. 1.° Todo terreno que se necesite para el uso, tránsito i construcciones de un ferrocarril, i cuya ocupacion haya sido

declarada de utilidad pública por una lei, se denunciará i pedirá con este objeto ante el Intendente de la respectiva provincia.

Art. 2.° El Intendente nombrará en el acto una comision de tres hombres buenos a su juicio i vecinos de la propiedad denunciada, quiénes reuniéndose sin escusa el dia i hora que se les designe, bajo la multa de doscientos pesos en el caso de inasistencia, harán la estimacion del terreno de que se trata, i de los daños i perjuicios que se causaren al propietario, por mayoría de opiniones, i sin considerar el aumento que le dé o haya dado el camino. En caso de no resultar mayoría, se sumará la cuantía de las tres apreciaciones, i la tercera parte de su total resultado, será el valor que se fije.

Art. 3.° Dicha estimacion será entregada inmediatamente al propietario, o consignada en una Tesorería Fiscal por su ausencia o resistencia en recibirla; i acto contínuo, será puesta la empresa del ferrocarril o su representante en posesion del terreno.

Por ningun recurso se suspenderán los procedimientos de la Intendencia.

Si dentro de veinte dias, contados desde que se dió posesion, no se reclamare del avalúo de la comision, se tendrá irrevocablemente por bueno.

Art. 4.° El interesado que quisiere reclamar del justiprecio hecho por la comision, ocurrirá dentro de veinte dias al juez ordinario respectivo, solicitando que su contendor nombre un perito, para que junto con el que debe proponer desde luego el recurrente, hagan una tasacion circunstanciada i minuciosa.

Un tercero en discordia nombrará siempre el juez para los casos de haberla.

El juicio se seguirá desde aquí con arreglo a la lei de 14 de Agosto de 1838.

Art. 5.° Si los tasadores se hubieren nombrado ante el juez ordinario, i ya tuvieren presentado el justiprecio, se dará posesion a la Empresa en el acto que pague al propietario su valor, o prévia constancia de haberse consignado por ausencia o negativa en recibirlo, i continuarán ventilándose los reclamos pendientes.

De los procedimientos prescritos en este artículo solo se admitirá cualquier recurso legal en el efecto devolutivo.

Art. 6.° Los juicios pendientes no impedirán el procedimiento sumario establecido por la presente lei.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

MANUEL MONTT.

Waldo Silva.

---

51. Espropiaciones para construccion de líneas telegráficas.—Se declara aplicable a dichas espropiaciones la lei de 18 de Junio de 1857.

Santiago, 9 de Octubre de 1871.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se declara de utilidad pública el uso del terreno necesario para la construccion del telégrafo trasandino.

Se declara igualmente que son aplicables a este caso i a los demas de igual naturaleza las disposiciones de la lei de 18 de Junio de 1857.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, lo he aprobado i sancionado; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Eulojio Altamirano.

Nota.—Insertamos el artículo 1960 del Código Civil, que indica las reglas que han de observarse para con el arrendatario en el caso de espropiacion.

Art. 1960. En el caso de espropiacion por causa de utilidad pública, se observarán las reglas siguientes:

1.ª Se dará al arrendatario el tiempo preciso para utilizar las labores principales i cojer los frutos pendientes.

2.ª Si la causa de la espropiacion fuere de tanta urjencia que no dé lugar a ello o si el arrendamiento se hubiere estipulado por cierto número de años, todavia pendientes a la fecha de la espropiacion, i así constare por escritura pública, se deberá al arrendatario indemnizacion de perjuicios por el Estado o la corporacion espropiadora.

3.ª Si solo una parte de la cosa arrendada ha sido espropiada, habrá lugar a la regla del artículo 1930, inciso tercero.

Instrucciones jenerales a que deben ajustarse las espropiaciones necesarias a los trabajos que corren a cargo de la Direccion de Obras Públicas, aprobadas por el Consejo de Obras Públicas en 26 de Octubre de 1895.

1.ª Los injenieros en jefe de las obras formarán cuadros por triplicado de los terrenos que haya de espropiarse, en los que se anotará con presicion la superficie, construccion i demas trabajos o planteles que hayan de destruirse o perjudicarse con la espropiacion.

Tendrán especial cuidado de acompañar por escrito las ofertas de cesion de terreno que tuvieren a bien hacer los interesados, a los cuales se dará préviamente aviso.

Un ejemplar quedará en la obra i los otros dos se remitirán a la Direccion de Obras Públicas, para la Ajencia de Espropiaciones, la que conservará uno de ellos para el archivo i pondrá en conocimiento de cada uno de los interesados los datos que le correspondan.

2.ª El otro ejemplar con el visto-bueno de la Seccion respectiva de la Direccion de Obras Públicas i el del Ajente de Espropiaciones, será remitido por este funcionario al Intendente respectivo acompañado de una peticion para que se nombre la comision de hombres buenos que preceptúa el artículo 2 de la lei de 18 de Junio de 1857.

3.ª La Intendencia al proceder al nombramiento de la referida comision, cuidará de elejir vecinos del departamento, como lo exije la lei de Junio de 1857, procurando en lo posible que sean de profesion injenieros o agrimensores. Recomendará especialmente que se consignen i avalúen todos los perjuicios que pueda ocasionar al propietario la espropiacion teniendo, ademas, presente lo establecido en el inciso 2 del artículo 1960 del Código Civil.

Procurará ántes de estender los nombramientos hacer aceptar por hom-

bres buenos las bases de remuneracion que les fueren propuestas por la Direccion de Obras Públicas.

4.ª La Intendencia hará sacar inmediatamente tres copias autorizadas del cuadro de avalúo de la comision de hombres buenos, una para el archivo de su oficina, otra que remitirá a la Tesorería Fiscal respectiva i la tercera que enviará a la Direccion de Obras Públicas.

5.ª La Direccion de Obras Públicas inmediatamente que reciba la copia del cuadro orijinal del avalúo de la comision de hombres buenos, lo trasmitirá a la Ajencia para que proceda a objetar las tasaciones que se considere excesivas i para los demas fines a que haya lugar.

La misma Direccion pondrá a la órden de la respectiva Intendencia los valores que comprenda dicho cuadro para que proceda en conformidad al artículo 3.º de la lei de 18 de Junio de 1857.

El cuadro de avalúo en que aparecen notificados los espropiados se pasará a la Ajencia para el efecto de objetar las reclamaciones de los interesados que se interpongan fuera del término a que se refiere el inciso 3.º del citado artículo 3 de la lei de 18 de Junio de 1857.

6.ª La Intendencia procederá sin demora, a hacer notificar por un empleado de policía, el contenido del cuadro de avalúo, dejando constancia escrita del hecho i de que la empresa constructora queda desde ese momento en posesion del terreno espropiado.

Evacuadas estas notificaciones, prévio aviso al Injeniero Jefe de la obra, se remitirá este ejemplar a la Direccion de Obras Públicas.

Antes de ser despachado el cuadro orijinal con las notificaciones, se oficiará por la Intendencia a los juzgados de los departamentos en que estuvieren situadas las propiedades espropiadas, notificándoles el hecho de haberse realizado las notificaciones i pidiendo que den aviso a la Oficina de los reclamos que interpusieren los interesados, por secretaría; tan luego como espiren los veinte dias que tienen los interesados para reclamar.

Tan pronto como la Intendencia recibiere el aviso a que se refiere el inciso anterior, lo remitirá a la Direccion de Obras Públicas i prevendrá al Tesorero Fiscal o en su defecto al Promotor Fiscal, del hecho, para que espere la indicacion que se le hará por la espresada oficina de la persona del perito que debe proponer, sin perjuicio de que si no recibiese esta designacion dentro del término respectivo proceda a nombrarlo en conformidad al artículo 3 de estas instrucciones.

7.ª Los interesados que se conformen con el avalúo de la comision de hombres buenos i que no hubieren entablado reclamaciones de él, deberán ocurrir por escrito a la Intendencia espresando ámbas cosas.

La Intendencia, dando aviso a la Direccion de Obras Públicas, ordenará que se acompañe a la presentacion los títulos de propiedad del terreno es-

propiado i un certificado del Conservador de Bienes Raices de que no afecta gravámen o prohibicion de enajenar, lo que debe comprender un tiempo que tampoco sea inferior a veinte años.

Por regla jeneral el Ajente de Espropiaciones acompañará al título de propiedad los de trasferencias o trasmisiones del dominio durante veinte años.

Si se tratare de una sucesion será necesario que se presente certificado de haberse concedido la posesion efectiva de la herencia i de estar escrita en el Conservador de Bienes Raices.

Si se espresare por el espropiado que no tiene título de propiedad, la Intendencia exijirá que se presente una relacion escrita de los motivos por los cuales se considera dueño el poseedor del terreno, indicando el tiempo que se posee, si son comuneros, la causa de la posesion, los deslindes, etc., etc., esposicion que se convertirá por la Ajencia de Espropiaciones en una informacion judicial.

8.ª Formado así el espediente, la Intendencia lo remitirá a la Direccion de Obras Públicas para que la Ajencia de Espropiaciones lo devuelva informado i acompañado, en su caso, del borrador de la escritura que haya de estenderse, o con las observaciones del caso.

9.ª La Intendencia hará que se estienda la escritura respectiva i no jirará libramiento inter no se le presente copia autorizada de ella, inscrita en el Conservador de Bienes Raices.

Si el espediente fuere devuelto con observaciones del Ajente de Espropiaciones, la Intendencia ordenará que ellas se salven notificando a quien corresponda i devolviendo el espediente para que sea informado nuevamente por el Ajente, i para que se le remita el borrador de la escritura, procediendo en seguida como se indica en el inciso anterior.

10.ª Las escrituras deberán ser firmadas, a nombre del Fisco, por el Tesorero Fiscal del departamento en que estuviere ubicado el inmueble.

En la escritura se insertará por cuenta del Fisco, sin necesidad de especial mencion, un certificado del Conservador de Bienes Raices por lo cual conste que nó se ha inscrito gravámen o prohibicion de enajenar en el lapso de tiempo comprendido entre la presentacion a la Intendencia que ordena el artículo 7.° i la fecha de la escritura.

11.ª La Intendencia remitirá a la Direccion de Obras Públicas la copia de la escritura de espropiacion acompañada del espediente respectivo, dejando constancia del pago en el cuadro de avalúo de la oficina.

12.ª Los representantes judiciales del Fisco en las reclamaciones que los espropiados formulen ante los tribunales, cuidarán especialmente de objetar las que se interpongan fuera del término de veinte dias que concede el inci-

so 3.° del artículo 3 de la lei de 18 de Junio de 1857, a cuyo efecto se informarán de la Intendencia respectiva.

Cumpliendo lo dispuesto respecto al título profesional, en el núm. 1 del artículo 50 de la lei de 9 de Enero de 1879 al proponer peritos retasadores, pedirán a la Ajencia de Espropiaciones los antecedentes que hayan menester para la mejor defensa de los intereses que les están encomendados.

13.ª En el caso de reclamaciones judiciales, sea que los espropiados pidan se les entregue desde luego el avalúo de la comision de hombres buenos o que hayan obtenido una resolucion ejecutoria en el recurso, la Intendencia exijirá presentacion por escrito i procederá en la forma establecida en el iuciso 2 del artículo 7 i artículos 8, 9 i 11.

En la misma forma se procederá en los casos de ventas condicionales o cesiones, en cuyo último caso los gastos de tramitacion serán de cuenta del Fisco.

14.ª La Ajencia de Espropiaciones tramitará directamente i en conformidad a lo establecido en estas instrucciones, los ofrecimientos de cecion a que se hace referencia en el inciso 2.° del artículo 1.°

15.ª Los gastos de derechos notariales, de Conservador i de mas que orijine el perfeccionamiento del contrato, serán de cuenta del vendedor conforme a los artículos 1806 i 1825 del Código Civil, salvo la escepcion posible que contempla el artículo 16 i el de cesion revista en el artículo 13.

16.ª Cuando se trate de pequeños propietarios que por la exigüidad de sus recursos no se hallasen en situacion de sufragar los gastos del perfeccionamiento de la espropiacion i siempre que el valor del terreno espropiado no exceda de doscientos pesos en recintos urbanos i de cien pesos en predios rurales, la Direccion de Obras Públicas, prévio informe del Intendente respectivo, se dirijirá al Ministro pidiendo que se les exonere de los gastos a que se refiere el artículo anterior.

Instrucciones especiales impartidas por el Director Jeneral de Obras Públicas al Ajente de Espropiaciones

Para el correcto desempeño de sus obligaciones i regularizar en forma conveniente el servicio de espropiaciones, esta Direccion pide a usted se sirva proceder, en el futuro, de conformidad a las Instrucciones Jenerales aprobadas en 26 de Octubre del presente año i a las siguientes instrucciones especiales para la oficina de su cargo:

1.ª En los casos en que haya necesidad de denunciar ante las Intendencias nuevos terrenos útiles para via, estaciones, pozos de lastre, etc. para un ferrocarril o terrenos i edificios para estas obras, usted se presentará a los Intendentes pidiendo su ocupacion con arreglo al cuadro o antecedentes

que le serán remitidos por esta Direccion i solicitará, a la vez, el nombramiento de la comision de hombres buenos que, a virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la lei de 18 de Junio de 1857, debe hacer la estimacion de los terrenos.

Para correr los trámites a que den márjen esas solicitudes, como ser: nombramientos de hombres buenos, toma de posesion i demas que se esplican en las articulaciones 3, 4 i 5 de las Instrucciones Jenerales que adjunto a usted, se trasladará usted o su ayudante a la provincia en que haya de hacerse el denuncio, cuidando de que aquellos peritos se ajusten, con toda estrictez, a las disposiciones contenidas en dichas Instrucciones.

2.ª Hechos los avalúos de los que, en su oportunidad, se le remitirá a usted una copia, con los reparos a que hubiere lugar, redactará usted la solicitud del caso a fin de que el Tesorero Fiscal del departamento donde estén ubicados los terrenos i edificios, se presente a la justicia ordinaria, reclamando de aquellos que esa Ajencia estime excesivos i solicitará de esta Direccion, a la vez que la consignacion o depósito de los valores de la espropiacion, las instrucciones necesarias sobre los peritos a quienes se debe proponer para que efectúen la retasa por parte del Fisco.

Usted suministrará al perito todo los antecedentes que éste estime convenientes para el mejor i mas acertado cumplimiento de su cometido, i se pondrá usted en comunicacion con los representantes i defensores fiscales para proseguir en la secuela del juicio hasta obtener sentencia de término.

3.ª Tan luego como hayan trascurrido los veinte dias que la lei acuerda a los espropiados para reclamar de la tasacion, usted hará certificar el hecho i tomará razon detallada de las impugnaciones que se hubieren deducido.

4.ª Concluidos los trámites del denuncio, usted dará curso a toda solicitud por escrito que le presenten tanto los espropiados que no hubiesen reclamado de la tasacion como los que la hubieren objetado, a los cuales les exijirá préviamente que llenen los requisitos prevenidos en la articulacion 7.ª de las Instrucciones Jenerales.

Como puede ocurrir el caso de que el espropiado que ha reclamado judicialmente de la tasacion, solicite del juzgado la entrega del avalúo de los hombres buenos, usted prevendrá al Tesorero i al Defensor Fiscal, que se opongan a ello miéntras no se presenten en autos los títulos i certificados de gravámenes i prohibiciones, segun lo disponen las Instrucciones Jenerales, sobre los cuales se solicitará vista del Promotor Fiscal.

5.ª Cuando los espropiados ofrezcan ceder al Fisco los terrenos denunciados, usted reducirá a escritura pública la cesion, informándose primeramente si el cedente puede o tiene facultad para ceder i exijirá ademas se

le exhiban los documentos de que habla la articulacion 7.ª de las Instrucciones Jenerales.

En las ventas condicionales que se propongan, aparte de esos documentos, usted pedirá informe al Injeniero de la línea sobre el precio que pueda abonarse.

6.ª En los espedientes de reclamos que se inicien ante los Intendentes i que se le envíen en informe, usted indicará todas las omisiones que advierta i si los encontrare en órden i sin observaciones que aducir, los devolverá con el correspondiente borrador de la escritura pública que debe otorgarse.

7.ª Cuando se presente el caso contemplado en la articulacion 16.ª de las Instrucciones, usted pasará una minuta del procedimiento que debe seguirse para ordenar i perfeccionar los títulos, redactando a los interesados las solicitudes necesarias i dándoles las instrucciones convenientes

8.ª La Ajencia a cargo de usted llevará un archivo de los cuadros i de todos los antecedentes sobre espropiacion, como ser: nóminas de reclamos de tasacion, de espropiados pagados i por pagar, de escrituras, de depósitos o consignaciones i un estado de los juicios.

9.ª Trimestralmente usted dispondrá que un empleado de esa oficina se traslade a los puntos donde se haya denunciado una espropiacion para que tome razon circunstanciada de su estado, de las escrituras que se hayan otorgado, de los reclamos vijentes i se ponga al habla con los defensores fiscales para la tramitacion de los juicios cuya vijilancia esta Direccion recomienda mui especialmente a usted.

10.ª Con respecto a las espropiaciones ya denunciadas i obtenidas i que se encuentran estacionarias, procederá usted a su mas pronta liquidacion, dando preferencia a las de las líneas dadas recientemente a la esplotacion.

Para este efecto usted dispondrá que el ayudante se traslade a las ciudades que cruce el ferrocarril para que reciba las solicitudes o reclamos de los espropiados i recoja los documentos necesarios, cuidando de hacer en los juzgados una revision de los juicios a fin de evitar dificultades posteriores.

Para que llegue a conocimiento de los interesados, usted hará avisar, con la debida anticipacion, por los diarios o periódicos de la localidad, la fecha i dias que permanecerá el ayudante en cada ciudad.

Usted, ademas, queda autorizado para dirijirse por carta a los interesados, invitándolos a la terminacion de la espropiacion.

Si en el desempeño de su cometido, usted encontrare dificultades para precisar el precio que corresponda al terreno i perjuicios, por no existir tasacion u otros motivos, podrá usted llegar a un arreglo con los propietarios tomando como base el precio que los hombres buenos hubiesen fijado a terrenos de iguales condiciones o el que designe el Injeniero de la línea o esta

Direccion a quien someterá usted para su aprobacion, el convenio que celebre i que solo tendrá el carácter de *ad-referendum*.

Finalmente usted saneará los títulos de los pequeños propietarios, tramitando las jestiones correspondientes ante los jueces letrados i cargará los gastos que se orijinen, como ser derechos de secretarios i notarios, a esta Direccion

Santiago, 1.° de Noviembre de 1895.

ALEJANDRO BERTRAND.

---

52. Pesos i medidas.—Se adopta como unidades las del sistema métrico decimal.

Santiago, 29 de Enero de 1848.

Por cuanto el Congreso Nacional ha acordado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Medidas de lonjitud

Art. 1.° La base para todas las medidas, así de lonjitud como de superficies, volúmenes, áridos i líquidos, será el metro, que es una diezmillonésima parte del cuadrante del meridiano terrestre.

Art. 2.° El metro se dividirá en:

10 *decímetros.*
100 *centímetros.*
1,000 *milímetros.*

Art. 3.° Las medidas mayores que el metro serán:

El decámetro, igual a *diez metros.*
El hectómetro, igual a *cien metros.*
El kilómetro, igual a *mil metros.*

Medidas de superficie

Art. 4.° Las medidas de superficie serán:

Un *metro cuadrado;*
Una *área*, que tendrá *cien metros cuadrados;*
Una *hectárea*, que tendrá *diez mil metros cuadrados.*

Medidas de capacidad para líquidos

Art. 5.° Las medidas de capacidad para los líquidos serán:
El *litro*, equivalente a *un decímetro cúbico.*
El *decálitro*, que tendrá *diez litros o diez decímetros cúbicos.*
El *decílitro*, igual a *una décima parte del litro.*

Medidas de áridos

Art. 6.° Las medidas para los áridos serán:
El *litro* igual, *un decímetro cúbico.*
El *decálitro*, a *diez decímetros cúbicos.*
El *hectólitro*, a *cien decímetros cúbicos.*
El *kilólitro*, a *mil decímetros cúbicos.*
Art. 7.° La medida de volúmenes será el metro cúbico.

Pesos

Art. 8.° La unidad de medida para las cosas que se compran i venden al peso será el *kilógramo*, que es el peso de un decímetro cúbico de agua destilada, pesada en el vacío i a la temperatura de 4° del termómetro centígrado sobre cero.
Art. 9.° El kilógramo se dividirá en:

10 *hectógramos.*
100 *decágramos.*
1,000 *gramos.*
10,000 *decígramos.*
100,000 *centígramos.*
1.000,000 *milígramos.*

Se usará ademas el quintal métrico, igual a cien kilógramos.

Disposiciones jenerales

Art. 10. No habrá mas pesos i medidas nacionales que los espresados en la presente lei.

Art. 11. Se construirán patrones de pesos i medidas con arreglo a lo que esta lei previene i se distribuirán a todas las municipalidades de la República.

Art. 12. El que fabricare o usare fraudulentamente pesos o medidas falsas, sufrirá, a mas de la destruccion o confiscacion de las piezas, una pena que no baje de diez pesos ni suba de tres mil, o en su defecto, una que no baje de quince dias ni suba de cuatro años de prision, trabajos forzados o destierro, segun la gravedad i consecuencia del delito, salvo siempre la accion de daños i perjuicios que corresponde al perjudicado. La indemnizacion de éste será en todo caso preferida al pago de la pena pecuniaria.

Todo aquél que tuviere pesos o medidas falsas, aun cuando no se le probare haber hecho uso de ellas, sufrirá, a mas de la destruccion o confiscacion de las piezas, una pena que no baje de diez pesos ni suba de doscientos, i si no tuviere como pagarla sufrirá una prision que no baje de diez dias ni suba de ciento.

Art. 13. En ninguna tienda ni despacho público de cualquier clase en que se compre o venda, podrá usarse de pesos o medidas, cuya legalidad no esté comprobada con el sello correspondiente puesto por el Fiel Ejecutor de la Municipalidad del departamento, bajo la multa de veinte pesos aplicados a fondos municipales.

Art. 14. En todos los contratos i escrituras de compras i ventas anteriores a la introduccion del sistema métrico decimal, se admitirán para el avalúo de los antiguos pesos i medidas los valores en metros, litros i kilógramos en la proporcion siguiente:

Una *vara* = 0.836 metro.

Un *pié* = 0.279 metro.

Una *vara cuadrada* = 0.699 metro cuadrado.

Un *pié cuadrado* = 7.76 decímetros cuadrados.

Una *vara cúbica* = 0.584 metro cúbico.

Un *cuartillo* = 1.1 litro.

Una *fanega* = 97 litros = 0.97 hectólitros.

Una *arroba de pesos* = 11.5 kilógramos.

Una *libra* = 0.46 kilógramos.

Una *onza* = 0.0287 kilógramos.

Un *grano* = 0.0499 gramo.

Una *cuadra* = 125.39 metros.

Una *cuadra cuadrada* = 157.21 áreas.

Art. 15. Se permitirá para el uso del comercio, i solo por el término de diez años, tener en los almacenes, tiendas i despachos por menor:

Una vara, señalada en el metro mismo i dividida en piés i pulgadas; debiendo la señal de la vara corresponder a los 836 milímetros.

Un cuartillo, un medio cuartillo i un octavo de cuartillo, que corresponderán respectivamente a un litro, a un medio litro i a un octavo de litro.

Una libra, igual a un medio kilógramo, dividida en onzas i adarmes.

Una fanega, igual a nn hectólitro, dividida en diez almudes.

Un almud, igual a una décima parte de un hectólitro.

Art. 16. El Presidente de la República determinará la época en que haya de empezar a rejir la presente lei.

Art. 17. Se le faculta para nombrar en cada departamento el individuo o individuos que juzgue necesarios para que desempeñen las funciones de Fieles Ejecutores.

Art. 18. Señalará asimismo la cantidad que deba pagarse por la comprobacion i sello de los pesos i medidas. Esta contribucion servirá esclusivamente para premio de los funcionarios que ejecuten la comprobacion i pongan los sellos.

La autorizacion que por este artículo se confiere al Presidente

de la República, durará por el término de tres años contados desde la promulgacion.

Queda derogada la lei de 15 de Diciembre de 1843.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

MANUEL BÚLNES.

Manuel Camilo Vial.

Nota.—En conformidad al artículo 16 se fijó por decreto de 21 de Octubre de 1864 el 1.° de Junio de 1865 para la vijencia de esta lei.

El Reglamento se dictó el 25 de Enero de 1851 i se reformó el artículo 29 por decreto de 16 de Abril de 1890.

En decreto de esta misma fecha se ordenó que el sello o marca fuera puesto en Santiago por el Fiel Ejecutor de la tercera seccion.

Las disposiciones penales de esta lei las creemos derogadas por el Código Penal.

---

53. Marcas de fábricas i de comercio.—Se establece i reglamenta un rejistro para la inscripcion de marcas de fábricas i de comercio nacionales i estranjeras.

Santiago, 12 de Noviembre de 1874.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Se abre un rejistro para inscribir las marcas de fábricas o de comercio, nacionales o estranjeras.

Art. 2.° Se designan bajo el nombre de marcas de fábrica, aquellas que se coloquen sobre objetos elaborados o fabricados en Chile o en el estranjero por los industriales o agricultores, i

bajo el nombre de marcas comerciales aquellas que el comerciante adopte para poner sobre los objetos que venda.

Art. 3.° Se consideran como marcas o rótulos de fábrica o de comercio, los nombres propios, los emblemas i todo otro signo que adopte el fabricante o comerciante para distinguir los objetos que fabrique o venda.

Sin embargo, los rótulos de fábrica llevarán, para los efectos legales, la inscripcion de *Marca de Fábrica* o simplemente las iniciales *M. de F.*, i las marcas o rótulos de comercio la inscripcion de *Marca Comercial* o bien la inscripcion de *M. C.*

Art. 4.° El nombre de un fundo rústico, molino, fundicion o fábrica será del esclusivo uso del propietario del fundo, molino, fundicion o fábrica.

Art. 5.° El que inscribe en el rejistro una marca de fábrica o de comercio, tiene la propiedad esclusiva de ella.

Art. 6.° La trasferencia que se haga de una marca o el permiso que se otorgue para que otro haga uso de ella, debe anotarse en el rejistro, prévio el anuncio al público por medio de avisos durante diez dias.

Art. 7.° La inscripcion de las marcas de fábrica o de comercio deberá renovarse cada diez años, i en caso de no efectuarse la nueva inscripcion se dará por caducada.

Art. 8.° El rejistro a que se refiere el artículo 1.° se abrirá en la oficina de la Sociedad Nacional de Agricultura bajo la direccion del Presidente de ésta o de un delegado nombrado por el Consejo. En este caso el nombramiento del delegado debe recaer en uno de los miembros del Consejo Directivo de dicha Sociedad.

Art. 9.° La partida del rejistro debe contener el dia i la hora en que se hace la inscripcion; el nombre del propietario, su profesion i domicilio; el lugar en que esté establecida la fábrica; el jénero de industria o de comercio para que va á servir la marca, como asimismo un facsímil de ella. Se agregará, ademas, a la inscripcion el número de órden que corresponda a la marca depositada i tambien las otras indicaciones que se crean necesarias.

Tanto la partida del rejistro como la copia que se dará al interesado serán firmadas por el Presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura o su delegado, por el interesado i dos testigos.

Art. 10. Se pagará como derecho a la Sociedad Nacional de Agricultura doce pesos por inscripcion de una marca de fábrica, tres pesos por la de comercio i un peso por la copia autorizada de una u otra.

Art. 11. El que falsifique, adultere o use fraudulentamente las marcas o rótulos de que habla la presente lei, sufrirá la pena que designe el Código Penal.

Art. 12 Los objetos revestidos con marcas falsificadas caerán en comiso a beneficio del perjudicado. Los utensilios de la falsificacion serán destruidos.

Art. 13. Todos los años en el mes de agosto, se publicará en el periódico oficial, una lista de las marcas que hayan sido rejistradas.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, lo he aprobado i sancionado; por tanto ordeno se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Ramon Barros Luco.

Nota.—Véanse los artículos 185, 190 i 191 del Código Penal.

---

54. Contratantes o concesionarios del Fisco.—Se establece deben considerarse domiciliados en el pais para la resolucion de las cuestiones que se susciten con motivo de la obra para la cual se hubiese otorgado el permiso o la concesion.

Santiago, 28 de Agosto de 1886.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Siempre que se otorguen permiso o concesiones para la construccion de una obra o trabajo público, o para el goce de algun derecho a una persona o empresa particular, ellas o quienes sus derechos representen, aun cuando sean estranjeras i no residan en Chile, se considerarán domiciliadas en la República, i quedarán sujetas a las leyes del pais, como si fueran chilenas, para la resolucion de todas las cuestiones que se susciten con motivo de la obra para la cual se otorgan el permiso o las concesiones.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República,

DOMINGO SANTA MARIA.

José Ignacio Vergara.

---

55. Concesiones para establecer líneas telefónicas, telegráficas o cables sub-marinos.—Se reglamentan las condiciones a que deben someterse las personas o sociedades que soliciten permisos para establecerlas.

Santiago, 21 de Setiembre de 1888.

Teniendo presente que conviene reglamentar las condiciones a que deben someterse las personas o sociedades que soliciten permisos para llevar a cabo líneas telefónicas, telegráficas o cables sub-marinos, a fin de asegurar la construccion de las líneas que se autoricen i consultar al mismo tiempo el servicio público,

Decreto:

1.° La sociedad o persona que solicite autorizacion para tender telégrafos, teléfonos o cables sub-marinos, elevará al Presidente de la República una representacion con los siguientes anexos:

a). Reseña de la línea, con indicacion de los puntos iniciales i de término, lugares i ciudades que deba recorrer i oficinas de servicio que se proyecta establecer;

b). Plano o cróquis de la topografía del terreno que ocupará la línea i de los lugares en que se establecerán las oficinas;

c). Fijacion de los plazos dentro de los cuales el solicitante deba principiar i concluir los trabajos;

d). Distancia kilométrica de toda la línea.

2.° Los solicitantes acompañarán a su peticion una garantía que no excederá de cincuenta pesos por kilómetro lineal, i cuyo monto definitivo será fijado de acuerdo con la Direccion Jeneral de Telégrafos.

3.° Las empresas fijarán las tarifas a que haya de sujetarse la correspondencia que trasmitan.

4.° En los lugares donde no haya líneas telegráficas establecidas, los concesionarios de cables podrán plantear líneas aéreas o subterráneas que unan los puertos de desembarque con las líneas terrestres en ejercicio.

5.° En ningun caso podrán usarse los postes del Estado para tender líneas telegráficas.

6.° El Gobierno permitirá a la empresa el uso de los terrenos fiscales que fueren necesarios para el establecimiento del trazo de empalme i oficinas de las líneas i cables, pudiéndose retirar este permiso, previo aviso dado con seis meses de anticipacion.

7.° Si se interrumpieren las líneas del Estado, los despachos del Gobierno, intendentes, gobernadores i directores jenerales de correos, telégrafos i ferrocarriles, serán libres de porte por la línea cuya construccion se autorice.

8.° Diez años despues de entregada al servicio público, el Es-

tado podrá adquirir la línea, oficinas i anexos, a justa tasacion de dos peritos, nombrados, uno por el Ministerio del Interior, i por el interesado el otro, prévio aviso dado a la empresa con seis meses de anticipacion, i pagándose el valor que se acuerde en moneda corriente del pais.

9.° El decreto que acuerde la concesion será reducido a escritura pública.

10. La concesion quedará sin efecto si la empresa no diere cumplimiento a las condiciones espresadas en el decreto que la otorgue, i quedará a beneficio fiscal el valor de la garantía que se haya constituido con arreglo al número 2.

Anótese, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

P. L. Cuadra.

---

56. Obligaciones contraidas en moneda de oro o plata, nacional o estranjera.—Se establece que las obligaciones contraidas en esta forma serán exijibles en la moneda convenida salvo estipulaciones en contrario.

Santiago, 10 de Setiembre de 1892.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo 1.° Desde la fecha de la promulgacion de esta lei, las obligaciones que se contraigan en moneda de oro o plata, nacional o estranjera, serán exijibles en la moneda convenida, salvo estipulacion en contrario.

Art. 2.° Se derogan, en lo que sean contrario a esta lei, el inciso 2.° del artículo 114 del Código de Comercio i las leyes de

6 de Setiembre de 1878; de 13 de Junio, 10 de Abril i 26 de Agosto de 1879 i de 10 de Enero i 19 de Agosto de 1880.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno que se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

JORJE MONTT.

Enrique Mac-Iver.

---

57. Amonedacion.—Se dicta la lei sobre conversion metálica i demonetizacion del billete fiscal.

Santiago, 11 de Febrero de 1895.

Lei núm. 277.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Desde el 1.° de Junio de 1895 el Estado pagará sus billetes a los que los soliciten en las monedas metálicas establecidas por esta lei. Estos billetes serán incinerados mensualmente.

Art. 2.° Desde el 31 de Diciembre de 1897 el papel-moneda del Estado será pagado a su presentacion en las oficinas que designe el Presidente de la República por el valor equivalente al peso de 25 gramos de plata y 9 décimos de fino con la moneda de oro establecida por la presente lei, i desde esa fecha quedará demonetizado el billete fiscal.

En esta misma fecha se liquidarán las obligaciones del Estado de orijen anterior a esta lei, reduciendo su valor nominal computado en pesos de 25 gramos i 9 décimos de fino, a la moneda establecida por esta lei, i con ella se continuará haciendo su servicio.

El pago i liquidacion a que se refieren los dos incisos precedentes solo tendrá lugar en caso que el valor del peso de plata de 25 gramos i 9 décimos de fino tenga en la misma fecha un valor superior a 18 peniques, aplicándose en caso contrario lo dispuesto en los artículos 1.° i 16 de la presente lei.

Art. 3.° Se autoriza al Presidente de la República, por el término de tres años, para acuñar hasta diez millones de pesos en moneda de plata con arreglo a la presente lei i para comprar las pastas que fueren necesarias a este efecto.

Art. 4.° Todo el producto de enajenacion de las salitreras se destinará esclusivamente a la adquisicion i acuñacion de moneda metálica.

Art. 5.° Se autoriza al Presidente de la República para descontar o negociar adelantos en el estranjero sobre la parte de precio insoluta proveniente de la venta de salitreras.

Art. 6.° Los Bancos garantizarán el valor total de su emision con depósitos en la Casa de Moneda, de oro, billetes fiscales, bonos del Estado, vales de tesorerías, bonos de Bancos esclusivamente hipotecarios.

Estos valores serán estimados mensualmente al tipo que fije el Presidente de la República.

Dicha garantía se constituirá en esta forma: setenta por ciento en los tres meses siguientes a la promulgacion de esta lei, i el treinta por ciento restante en los seis meses posteriores a razon de cinco por ciento al mes.

Para exijir la constitucion de esta garantía, en caso de mora, se procederá por la vía ejecutiva.

En caso de quiebra de un Banco, el Estado realizará la garantía, que se estimará prendaria, i pagará íntegramente los billetes por medio de las tesorerías públicas.

El crédito procedente del billete de Banco goza, ademas, de preferencia sobre todos los demas que concurran en la quiebra, salvo las costas judiciales i el honorario del síndico liquidador.

Art. 7.° El billete bancario garantido en la forma prescrita por el artículo anterior será admitido en arcas fiscales en pago

de las contribuciones, créditos y servicios públicos hasta el 31 de Diciembre de 1897.

Los depósitos de billetes bancarios que se hicieren en arcas fiscales en carácter de consignaciones judiciales o para cualquier otro efecto legal, se entenderán hechos como depósito de un cuerpo cierto.

Art. 8.° Hasta la misma época a que se refiere el artículo anterior se limita la emision total de billetes de Banco a la cantidad de veinticuatro millones de pesos, distribuidos con relacion al capital pagado de los Bancos.

Art. 9.° Los bancos podrán usar en sus emisiones billetes del tipo de veinte, cincuenta, cien, quinientos i mil pesos.

Trascurrido un año despues de promulgada esta lei, los actuales billetes de menor tipo no serán aceptados en arcas fiscales ni podrán mantenerse en circulacion.

Art. 10. Habrá tres clases de moneda de oro, denominadas cóndor, doblon i escudo, con la lei de once duodécimos de fino.

El cóndor tendrá el peso de 11 gramos 98.207 de gramo.

El doblon tendrá el peso de 5 gramos 99.103 de gramo.

El escudo tendrá el peso de 2 gramos 99.551 de gramo.

Art. 11. La tolerancia en feble i en fuerte de las monedas de oro será dos milésimos en la lei, i en el peso, uno por mil en los cóndores, dos mil en los doblones i escudos, i por pieza, quince miligramos novecientos sesenta i seis milésimos de miligramo en el cóndor i en el doblon, i siete miligramos novecientos ochenta i ocho milesimos de miligramos en el escudo.

Art. 12. El cóndor valdrá veinte pesos.

El doblon diez pesos.

El escudo cinco pesos.

Art. 13. Habrá cuatro clases de moneda de plata: una de cien centavos, que se denominará peso; i las otras de veinte, de diez i cinco centavos, con la lei de ochocientos treinta i cinco milésimos de fino.

El peso de plata tendrá veinte gramos, la moneda de veinte

centavos cuatro gramos, la de diez centavos dos gramos i la de cinco un gramo.

Art. 14. La tolerancia en feble i fuerte de las monedas de plata, será de cuatro milésimos en la lei; i en el peso, de tres por mil para las monedas de un peso; de cinco por mil para las de veinte centavos; de diez por mil para las de cinco centavos.

La tolerancia en el peso de cada pieza será: de sesenta milígramos para los pesos, de veinte milígramos para las monedas de veinte centavos; de catorce milígramos para las monedas de diez centavos i de diez milígramos para las de cinco centavos.

Art. 15. En las monedas de oro se estampará el escudo nacional, i en su reverso el busto de la República, i emblemas o lemas accesorios, las palabras «República de Chile», el valor en letras i el año de la armonedacion en cifras.

En las monedas de plata se estampará un cóndor, en el reverso una orla de laurel, dentro de la cual se escribirá el valor en letras. Tambien se estamparán emblemas o lemas accesorios, las palabras «República de Chile» i el año de la amonedacion en cifras.

El Presidente de la República fijará por una sola vez el modelo de los cuños i el diámetro de las monedas de oro i plata.

Art. 16. La unidad monetaria sera la vijésima parte de un cóndor, o la décima parte de un doblon, o la quinta parte de un escudo, que se denominará peso; i con él se solucionarán todas las obligaciones, salvo lo dispuesto en la lei de 10 de Setiembre de 1892 i en el artículo 2.° de esta lei.

Art. 17. Nadie está obligado a recibir mas de cincuenta pesos en moneda de plata.

La Casa de Moneda cambiará por oro los pesos de plata que se le presenten con este objeto.

Las tesorerías del Estado recibirán en pago las monedas de plata, cualquiera que sea el valor de las obligaciones que con ella se trate de solucionar.

Art. 18. El Estado recibirá, recojerá i resellará, sin cargo para el último poseedor, las piezas de moneda cuya estampa, en

todo o en parte, hubiere desaparecido o que hubieren perdido su peso lejítimo en razon del uso natural.

Las piezas voluntariamente dañadas perderán su curso legal.

Art. 19. Los costos de amonedacion de oro son de cargo del Estado. La compra de estas pastas por la Casa de Moneda, se hará sin descuento en razon de esos costos.

Art. 20. Las libras esterlinas lejítamente selladas en Inglaterra i Australia tendrán curso legal en Chile.

Su valor será de trece pesos i un tercio de peso.

Art. 21. El Estado acuñará las pastas de oro que tenga existente i las que adquiera en lo sucesivo con arreglo a la lei.

Art. 22. Se derogan las leyes de 26 de Noviembre de 1892 i de 31 de Mayo de 1893. Esceptúanse de esta derogacion el artículo 9.° de la citada lei de 1892 i los artículos 5.°, 6.° i 8.° de la lei de 31 de Mayo de 1893.»

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno que se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

JORJE MONTT.

M. S. Fernandez.

---

58. Amonedacion.—Lei complementaria de la anterior i que autoriza para los mismos fines la contratacion de un empréstito de dos millones de libras esterlinas.

Lei núm. 280.

Santiago, 28 de Mayo de 1895.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Se autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, para contratar en el estranjero empréstitos

que no excedan de la suma total de dos millones de libras esterlinas.

Art. 2.° El producto de estos empréstitos no podrá destinarse sino a la amortizacion estraordinaria, por propuestas, de las deudas municipales que son de cargo al Estado, segun la lei de 22 de Diciembre de 1891, i al objeto que se espresa en el artículo siguiente.

La amortizacion de los bonos municipales no podrá hacerse a un tipo superior a la par i a la autorizacion conferida al Presidente de la República para verificarla durará tres años.

Art. 3.° Desde la fecha inicial de la conversion hasta el 31 de Diciembre de 1897 el Fisco pagará a su presentacion los billetes de Banco totalmente garantidos.

Los Bancos rescatarán mensualmente los billetes pagados por el Fisco, cubriendo su valor en oro.

Podrán tambien los Bancos otorgar en pago obligaciones por igual valor con tres por ciento de amortizacion mensual i tres por ciento de interes semestral. En este caso, los billetes no se devolverán a los Bancos i serán incinerados.

La parte correspondiente a los billetes incinerados de la garantía constituida en arcas fiscales quedará especialmente afecta al pago de estas obligaciones, las cuales gozarán tambien de todos los privilejios establecidos en el artículo 6.° de la lei de 11 de Febrero del presente año.

Art. 4.° La emision total de billetes de Banco quedará limitada hasta el 31 de Diciembre de 1897 a la cantidad rejistrada en la fecha de la promulgacion de esta lei; i a medida que se efectúe la incineracion de billetes en conformidad al artículo 3.°, se considerará reducida la emision de cada Banco en la cantidad correspondiente a sus billetes incinerados.

Art. 5.° Las sumas que el Fisco perciba desde el 1.° de Junio de 1896 por las obligaciones a que se refiere el inciso 3.° del artículo 3.° se destinarán a amortizacion estraordinaria de la deuda esterior.

Art. 6.° Se autoriza al Presidente de la República para inver-

tir en el presente año hasta veinticinco mil pesos en dotacion de empleados ausiliares i demas gastos que demanden la ejecucion de esta lei i la de 11 de Febrero último.

Art. 7.° La oficina u oficinas a las cuales se encargue la operacion de la conversion deben dar cuenta quincenalmente de su progreso con especificacion de la suma de billetes fiscales i bancarios i de vales de Tesorería que se hayan canjeado por oro, la cual cuenta i razon será publicada para los fines consiguientes.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien abrobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República,

JORJE MONTT.

M. S. Fernandez.

Nota.—Los artículos no derogados de las leyes de 26 de Noviembre de 1892 i 31 de Mayo de 1893, a que se refiere el artículo 22 de la lei que precede, son los siguientes.

Lei de 26 de Noviembre de 1892

Art. 9.° El veinticinco por ciento durante el año de 1893 i el cincuenta por ciento durante los de 1894 i 1895, de los derechos de internacion i almacenaje, se pagarán en libras esterlinas a razon de seis pesos treinta i un centavos por cada libra, o en moneda chilena de oro de valor equivalente.

Durante el primer semestre de 1893 en lugar de oro podrá pagarse con buenas letras sobre Lóndres.

La parte de derechos que se pague en la forma prescrita en los incisos precedentes queda exenta del actual recargo.

Lei número 37 de 31 de Mayo de 1893

Art. 5.° La plata adquirida en conformidad a la lei de 14 de Marzo de 1887, el producto de los derechos de internacion i almacenaje que deben pagarse en oro i hasta un millon qui-

nientas mil libras esterlinas del producto de la venta de las salitreras del Estado que deben enajenarse en conformidad a la lei de 26 de Enero del presente año, se mantendrán en depósito en la Casa de Moneda.

La mitad del cincuenta por ciento de los derechos de aduana que deberian pagarse en oro, segun el artículo 9.º de la lei de 26 de Noviembre de 1892, en los años de 1894 i 1895 se pagará en su equivalente en papel-moneda.

Art. 6.º La parte de los derechos de internacion i almacenaje que debe cubrirse en oro podrá ser pagada con buenas letras sobre Lóndres hasta el 31 de Diciembre de 1894.

Art. 8.º La parte de los derechos de internacion i almacenaje que deberán pagarse en oro durante el año de 1895 se pagarán también en la misma forma durante el primer semestre de 1896.

De la conferencia habida ante el Ministro de Hacienda con los representantes de los Bancos, se levantó la siguiente acta:

Por invitacion del señor Ministro de Hacienda, se han reunido en esta fecha los representantes de bancos que suscriben con el objeto de estudiar las medidas que convenga adoptar, desde luego, para la ejecucion de la lei de 11 de Febrero último, relativa a la conversion metálica.

Hubo acuerdo respecto a que debia mantenerse en servicio el circulante exijido por el movimiento comercial, i en especial, el de tipo menor indispensable para las transacciones diarias i urjentes, i para el pago de los sueldos i jornales, i en que convenia iniciar la circulacion de los pesos de plata, cuyo valor es inferior al del peso de billete, atendido el tipo actual del cambio. En esta operacion deberia, en todo caso, conservarse en arcas fiscales los fondos de conversion.

Para este objeto, se indicaron como medidas que debian adoptarse:

1.ª Procurar, en conformidad a la autorizacion de la lei citada,

la adquisicion de pastas de plata que deben comprarse con fondos jenerales i sin tocar los destinados a la conversion;

2.ª Pasar a la Tesorería Fiscal, para que comiencen a entrar en circulacion, pesos de plata acuñados en virtud de la lei de conversion, conservando siempre los fondos de conversion ántes espresados.

Por su parte, los representantes de bancos convinieron:

1.° En postergar hasta despues del 1.° de Junio próximo el cobro de los vales de Tesorería, los cuales continuarán recibiéndose como circulante en la misma forma que hoi;

2.° Facilitar la circulacion de los pesos de plata, recibiéndolos en todas sus oficinas como moneda liberatoria sin limitacion de suma, hasta el 1.° de Junio del presente año;

3.° Miéntras llega el dia inicial de la conversion, en que la Casa de Moneda, conforme a la prescripcion del artículo 17 de la lei de 11 de Febrero podrá canjear por oro las monedas de plata, los bancos signatarios se obligan a canjear por billetes fiscales todos los pesos de plata que les presenten con este objeto.

Se convino levantar acta de lo obrado, a lo cual podrán adherirse los bancos que no han sido representados en la reunion; la que terminó quedando el señor Ministro de recabar de S. E. el Presidente de la República las medidas que al Gobierno corresponda adoptar.

Santiago, 8 de Marzo de 1895.

M. S. FERNANDEZ.

Por el Banco Internacional, (Chile).—*Gmo. Krüger*, jerente.

Por el Banco de Tarapacá.—*W. H. Young*, jerente interino.

Por el Banco de Santiago.—*R. E. Santelices*, jerente.

D. Matte i C.ª

Por poder Banco Comercial de Chile.—*Natalio Sota*, director-jerente.

Por el Banco de Chile.—*Augusto Villanueva G.*, director-jerente.

Por el Banco Mobiliario.—*Francisco Freire*, jerente.

---

59. Monedas de oro i plata.—Se reglamenta la estampa i diámetro de las nuevas monedas.

Santiago, 23 de Marzo de 1895.

Vista la nota que precede i lo dispuesto en el artículo 15 de la lei de 11 de Febrero último,

Decreto:

1.° En las monedas de oro que se acuñen en conformidad a la lei, se estampará en el anverso el escudo nacional i en su reverso el busto de la República, las palabras «República de Chile», el valor en letras i el año de la amonedacion en cifras.

2.° En las monedas de plata se estampará en el anverso un cóndor, en el reverso una orla de laurel dentro de la cual se escribirá el valor en letras, las palabras «República de Chile» i el año de la amonedacion en cifras.

3.° El diámetro de las monedas de oro será el siguiente:

El cóndor, veintisiete milímetros; el doblon, veintun milímetros; i el escudo, dieziseis i medio milímetros.

4.° El diámetro de las monedas de plata será:

Treinta i cinco milímetros el del peso; veintiun i medio milímetros el de las monedas de veinte centavos; diezisiete el de las monedas de diez centavos; i catorce i medio el de las monedas de cinco centavos.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

M. S. Fernández.

Nota.—El siguiente es el reglamento que se dictó relativo al canje de los billetes fiscales i bancarios i de los vales de Tesorería.

Santiago, 28 de Mayo de 1895.

A fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en las leyes números 277, de 11 de Febrero último, i 280, de esta misma fecha, i en uso de las facultades que me confiere el número 2 del artículo 73 de la Constitucion Política,

He acordado i decreto:

Art. 1.° Establécese, bajo la dependencia del Director del Tesoro i con arreglo a las disposiciones siguientes, una oficina provisional encargada del canje de los billetes fiscales i bancarios i de los vales de Tesorería en circulacion.

Art. 2.° Se formará por la oficina de emision un rejistro jeneral de los billetes fiscales en circulacion el 1.° de Junio de 1895, en el que se esprese el tipo i série a que pertenecen, i se abrirán los libros de contabilidad de la oficina de canje con el cargo que resulte de este rejistro.

Art. 3.° La oficina recibirá, con arreglo a las facturas que formen i suscriban los interesados, los billetes que se le presenten para el canje i cubrirá su valor por medio de jiros contra la Casa de Moneda. Cada jiro debe contener el número que le corresponda, la fecha, el nombre de la persona a cuyo favor se libra, el valor en letras, el número de la factura que lo motiva, la firma del cajero i la del contador i visto-bueno del jefe.

En el márjen se anotará, como comprobacion, el número de billetes de cada tipo, su valor parcial i el importe total del jiro. De estas últimas anotaciones se dejará constancia en el talon, así como del nombre del interesado i del número de la factura.

Las facturas se formarán para billetes por cada institucion, no pudiéndose, en consecuencia, reunir en una misma factura billetes fiscales i bancarios, o billetes de distintos bancos.

Art. 4.° El canje de billetes por sumas que no excedan de

cien pesos se hará directamente por la Tesoresía Fiscal de Santiago, la que semanalmente entregará los billetes canjeados a la oficina respectiva, debiendo sujetarse esta operacion a las disposiciones del artículo anterior.

Las tesorerías de las capitales de provincia podrán tambien canjear los billetes fiscales que se les presente, por sumas que no excedan de cincuenta pesos.

Art. 5.° Los billetes inutilizados por el uso se canjearán en la forma actualmente establecida.

Art. 6.° Los vales de Tesorería emitidos conforme a la lei de 14 de Mayo de 1893, se presentarán a la oficina de canje facturados en órden numérico por los Bancos que los posean o por las personas a quienes hayan sido endosados.

La oficina procederá a verificar las facturas, i establecida su conformidad con los vales, el cajero dará un certificado provisional, suscrito ademas por el contador i visado por el jefe. Estos vales se pasarán a la oficina emisora, bajo de recibo, para establecer su autencidad. Si no ofrecieren reparo, la oficina de canje otorgará el libramiento a cargo de la Casa de Moneda en la misma forma indicada en el artículo 3.° Al estenderse este libramiento, la oficina exijirá la devolucion del certificado provisional de que arriba se trata.

Art. 7.° Diariamente se formará una factura en tres ejemplares de todos los billetes fiscales que se hayan canjeado, por órden correlativo de tipos, de série i de número; se liquidará su valor; se comprobará con el de los libramientos que se hayan espedido i se remitirán dos ejemplares a la oficina de emision junto con los billetes o vales canjeados, los que llevarán estampada la anotacion de esta circunstancia para que se proceda a su incineracion con las formalidades legales.

El jefe de la oficina de emision deberá devolver firmado en el mismo dia, estando conforme, uno de los ejemplares de las facturas a la oficina de canje para que con ella se documente la partida que deberá asentarse en los libros de contabilidad. Si hubiere cualquiera diferencia u observacion, dejará constancia

bajo su firma al pié de los dos ejemplares de las facturas, i dará cuenta a la Direccion del Tesoro.

Art. 8. Los billetes de Banco que se presenten a la Oficina de Canje para los efectos del artículo 3.° de la lei de esta fecha, número 280, se sujetarán a los trámites establecidos para el pago de los billetes fiscales i se mantendrán en Caja hasta los tres primeros dias hábiles del mes siguiente, dentro de los cuales deberán ser retirados de la oficina por los Bancos emisores, prévio el reintegro en oro en la Casa de Moneda de las sumas correspondientes.

Trascurrido este plazo, el Director del Tesoro dará cuenta al Superintendente de la Casa de Moneda de los billetes de cada Banco que no hayan sido rescatados para los fines que se espresan en el artículo 4.° de la lei número 280.

El mismo Director exijirá a los respectivos Bancos que otorguen las obligaciones a que se refiere el artículo 3.° de la indicada lei, ordenará la facturacion de los billetes, i fijará dia para la comprobacion e incineracion de ellos.

Las obligaciones suscritas por los Bancos se pasarán a la Tesorería Fiscal de Santiago para su guarda i oportuno cobro.

Art. 9.° La oficina llevará una contabilidad ordenada a todos los billetes que se canjeen, documentándola debidamente, formará estados quincenales del movimiento del canje, hará balances mensuales, i rendirá tambien mensualmente cuenta de todas las operaciones al Tribunal de Cuentas para su exámen i juzgamiento.

Art. 10. El Director del Tesoro, establecerá la contabilidad de la Oficina de Canje, indicando los libros que deben llevarse para el buen servicio; proveerá dicha Oficina de los estados, formularios i útiles que puedan necesitarse, propondrá al Ministerio de Hacienda dos empleados que deban nombrarse, fijando las reglas para el réjimen interno de la Oficina.

Art. 11. La Oficina de Canje permanecerá abierta para el público desde las doce del dia hasta las tres de la tarde.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

M. S. Fernandez.

---

60. Correos.—Tarifas i resúmen de los reglamentos postales.

Lei número 363 (véase bajo el núm. 62)

Santiago, 17 de Julio de 1896.

Por cuanto, etc...

....

Art. 1.° Se autoriza por el término de dieziocho meses el cobro de las contribuciones i servicios fiscales i municipales, i el de los emolumentos, derechos, aranceles o tarifas que a continuacion se espresan:

I

CONTRIBUCIONES I SERVICIOS FISCALES

6.o Servicios de correos, con arreglo a las leyes de 5 de Noviembre de 1857 i 19 de Noviembre de 1874 i el reglamento de jiros postales de 3 de Setiembre de 1877.

....

JORJE MONTT.

H. Perez de Arce.

PARA EL INTERIOR DEL PAIS

CARTAS Sin límite de peso (1)			No se da curso a muestras o impresos que midan mas de 30 centímetros por alguno de sus lados.				ESPEDIENTES JUDICIALES Sin límite de peso (4)		CERTIFICADOS Para cualquiera clase de objetos postales (5)	
	Fuera del departamento	Dentro de la ciudad o del departamento	MUESTRAS (2) Peso máximo 1 kilo		IMPRESOS (3) Peso máximo 5 kilos					
Gramos.	$ Cts.	$ Cts.	Gramos.	$ Cts.	Gramos.	$ Cts.	Gramos.	Cts.	Gramos.	Cts.
15	05	02	50	05	50	00	100	15	50	10
30	10	05	100	10	51	02	150	17	100	20
50	15	10	150	15	100	02	200	19	150	30
100	20	15	200	20	150	03	250	21	200	40
150	25	20	250	25	200	04	300	23	250	50
200	30	25	300	30	250	05	350	25	o mas de	
250	35	30	350	35	300	06	400	27	250	50
300	40	35	400	40	350	07	450	29		
350	45	40	450	45	400	08	500	31		
400	50	45	500	50	450	09	550	33		
450	55	50	550	55	500	10	600	35		
500	60	55	600	60	550	11	650	37		
550	65	60	650	65	600	12	700	39		
600	70	65	700	70	650	13	750	41		
650	75	70	750	75	700	14	800	43		
700	80	75	800	80	750	15	850	45		
750	85	80	850	85	800	16	900	47		
800	90	85	900	90	850	17	950	49		
850	95	90	950	95	900	18	1000	51		
900	1.00	95	1000	1.00	950	19	1050	53		
950	1.05	1.00	......	......	1000	20	1100	55		
1000	1.10	1.05	......	......	1050	21	1150	57		

(1) A fin de hacer posible la devolucion de las cartas que no sean entregadas a los destinatarios, indíquese en el sobre el nombre del remitente por medio de algun timbre o en otra forma.

(2) Deben ser sin valor intrínseco i presentarse en fajas, sobres o cajas abiertas que permitan su completo reconocimiento.

(3) Son libres de porte las publicaciones periódicas que salen en pliego suelto.

(4) Los que envian los particulares deben presentarse abiertos i cerrarse a presencia de los empleados de correos que verifiquen que no contienen mas comunicaciones que las que constituyen el espediente.

(5) A fin de no dar lugar a dificultades, evítese cubrir con estampillas o etiquetas los bordes i las junturas del respaldo en los sobres de las cartas que se quieran enviar certificadas.

PARA EL ESTRANJERO

PARA LOS PAISES DE LA UNION UNIVERSAL DE CORREOS

Peso en gramos	Franqueo — Cartas	Peso en gramos	Franqueo — Papeles de negocio	Franqueo — Muestras	Franqueo — Impresos
	$ ct.		ct	ct	ct
1 a 15	10	1 a 50	6	3	2
15 » 30	20	50 » 100	7	4	4
30 » 45	30	100 » 150	8	6	6
45 » 60	40	150 » 200	9	8	8
60 » 75	50	200 » 250	10	10	10
75 » 90	60	250 » 300	12	12	12
90 » 105	70	300 » 350	14	14	14
105 » 120	80	350 » 400	16		16
120 » 135	90	400 » 450	18		18
135 » 150	1 00	450 » 500	20		20
150 » 165	1 10	500 » 550	22		22
165 » 180	1 20	550 » 600	24		24
180 » 195	1 30	600 » 650	26		26
195 » 210	1 40	650 » 700	28		28
210 » 225	1 50	700 » 750	30		30
225 » 240	1 60	750 » 800	32		32
220 » 255	1 70	800 » 850	34		34
255 » 270	1 80	850 » 900	36		36
270 » 285	1 90	900 » 950	38		38
285 » 300	2 00	950 » 1000	40		40
300 » 315	2 10	1000 » 1050	42		42
315 » 330	2 20	1050 » 1100	44		44
330 » 345	2 30	1100 » 1150	46		46
345 » 360	2 40	1150 » 1200	48		48
360 » 375	2 50	1200 » 1250	50		50
375 » 390	2 60	1250 » 1300	52		52
390 » 405	2 70	1300 » 1350	54		54
405 » 420	2 80	1350 » 1400	56		56
420 » 435	2 90	1400 » 1450	58		58
435 » 450	3 00	1450 » 1500	60		60
450 » 465	3 10	1500 » 1550	62		62
465 » 480	3 20	1550 » 1600	64		64
480 » 495	3 30	1600 » 1650	66		66
495 » 510	3 40	1650 » 1700	68		68
510 » 525	3 50	1700 » 1750	70		70
525 » 540	3 60	1750 » 1800	72		72
540 » 555	3 70	1800 » 1850	74		74
555 » 570	3 80	1850 » 1900	76		76
570 » 585	3 90	1900 » 1950	78		78
585 » 600	4 00	1950 » 2000	80		80
Sin límite de peso		Peso máximo			

Máximum de peso para el estranjero 250 grs. i para la R. Arjentina 350 grs.

PARA LA REPÚBLICA ARJENTINA POR TIERRA

Peso en gramos	Franqueo — Cartas	Peso en gramos	Franqueo — Papeles de negocio	Franqueo — Muestras	Franqueo — Impresos
	$ ct.		ct	ct	ct
1 a 15	05	1 a 50	5	2	1
15 » 30	10	50 » 100	5	2	2
30 » 45	15	100 » 150	5	3	3
45 » 60	20	150 » 200	5	4	4
60 » 75	25	200 » 250	5	5	5
75 » 90	30	250 » 300	6		6
90 » 105	35	300 » 350	7		7
105 » 120	40	350 » 400	8		8
120 » 135	45	400 » 450	9		9
135 » 150	50	450 » 500	10		10
150 » 165	55	500 » 550	11		11
165 » 180	60	550 » 600	12		12
180 » 195	65	600 » 650	13		13
195 » 210	70	650 » 700	14		14
210 » 225	75	700 » 750	15		15
225 » 240	80	750 » 800	16		16
240 » 255	85	800 » 850	17		17
255 » 270	90	850 » 900	18		18
270 » 285	95	900 » 950	19		19
285 » 300	1 00	950 » 1000	20		20
300 » 315	1 05	1000 » 1050	21		21
315 » 330	1 10	1050 » 1100	22		22
330 » 345	1 15	1100 » 1150	23		23
345 » 360	1 20	1150 » 1200	24		24
360 » 375	1 25	1200 » 1250	25		25
375 » 390	1 30	1250 » 1300	26		26
390 » 405	1 35	1300 » 1350	27		27
405 » 420	1 40	1350 » 1400	28		28
420 » 435	1 45	1400 » 1450	29		29
435 » 450	1 50	1450 » 1500	30		30
450 » 465	1 55	1500 » 1550	31		31
465 » 480	1 60	1550 » 1600	32		32
480 » 495	1 65	1600 » 1650	33		33
495 » 510	1 70	1650 » 1700	34		34
510 » 525	1 75	1700 » 1750	35		35
525 » 540	1 80	1750 » 1800	36		36
540 » 555	1 85	1800 » 1850	37		37
555 » 570	1 90	1850 » 1900	38		38
570 » 585	1 95	1900 » 1950	39		39
585 » 600	2 00	1950 » 2000	40		40
Sin límite de peso		Peso máximo			

Máximun de peso para las muestras, 250 gramos

PAISES FUERA DE LA UNION

Franqueo previo obligatorio

No se da curso a tarjetas ni a papeles de negocios	Cartas cada 15 gramos		Periódicos por sé de 100 gramos, é tros impresos por cada 50 gramos.	Muestras cada 50 gramos
	Ordinarias	Certificadas		
Ascencion (Isla de)..	Cts. 20	No	Cts. 4	Cts. 5
China (menos dependencias i posesiones estranjeras)	18	Cts. 12	5	6
Madagascar	28	16	6	7
Santa Elena (Isla de)	32	12	4	5
Sarawack	28	No	5	6

RESÚMEN

PREVENCIONES JENERALES

La remision o envío de la correspondencia se rije por el sobrescrito, no solo respecto del punto a que se destina, sino tambien de la vía o correo conductor que en la cubierta se designe.

El franqueo se satisface adhiriendo estampillas de correos, de curso legal i de valor igual al porte correspondiente. Las estampillas deben pegarse en el ángulo superior derecho del sobre. Debe evitarse en lo posible el empleo de varias estampillas. Las que designan el valor de los sobres timbrados son inútiles si se recortan de éstos.

El empleo de estampillas lavadas, etc., es castigado con arreglo al Código Penal.

Puede conducirse libremente por particulares la correspondencia exenta de porte, la competentemente franqueada cuyas estampillas hayan sido debidamente inutilizadas por alguna oficina de correos i las cartas de recomendacion personal que lleven por sí mismos los interesados, con tal que vayan abiertas.

Todo individuo que condujere correspondencia que no fuere de la espresada i no la entregase en la oficina de correos, será

penado con multa igual al cuádruplo del porte de la correspondencia, o con 25 pesos si el cuádruplo fuere menor.

Tienen derecho esclusivo a la correspondencia las personas cuyos nombres o títulos se espresen en el sobrescrito, i a ellas solamente se hará su entrega.

Los remitentes pueden retirar las cartas que hayan confiado al correo, manifestando una copia igual del sobrescrito i cierro o sello. En tal caso, i prévia inutilizacion de las estampillas de franqueo, debe abrirse la carta a presencia del administrador de correos, únicamente para verificar la identidad de la firma.

Franca o libre de porte es toda correspondencia para el Presidente de la República, Ministros i Subsecretarios de Estado, Secretarios de ambas Cámaras i de la Comision Conservadora, Tribunal de Cuentas, Intendentes i Gobernadores dentro del territorio de su mando, Obispos dentro de su diócesis, etc., i la que cambien entre sí o con los precedentes, los funcionarios i oficinas públicas a quienes acuerdan franquicia decretos del Gobierno, siempre que los oficios correspondientes lleven el sello o timbre de la oficina orijinaria.

Para el interior

Las cartas-circulares, tarjetas de visita i demas impresos que no estén destinados a la luz pública sino a individuos determinados, pagarán un centavo por cada ejemplar, siempre que se presenten en sobres abiertos o de manera que pueda inspeccionarse completamente el contenido.

Hai tarjetas postales de valor de 1 centavo emitidas por el Estado i destinadas a circular impresas, litografiadas o poligrafiadas; pueden usarse para comunicaciones manuscritas, siempre que completen el franqueo de 2 centavos.

Hai tarjetas sencillas i con respuesta pagada, de valor de 2 centavos las primeras i del doble las últimas.

No se da curso a las que contengan comunicaciones de carácter insultante, obceno o inmoral.

Folletos, obras, litografías, etc., circulan libres si pesan ménos de 50 gramos, i pagan un centavo por 50 gramos o fraccion, si exceden de este peso. Los impresos deben circular en fajas o sobres abiertos; de lo contrario, se multan como cartas.

En la cubierta o faja debe indicarse el número de ejemplares que contenga.

Los espedientes que circulan entre las cortes i juzgados deben presentarse al correo anotados en una libreta o guia, con la firma del Secretario de la Corte o Juzgado remisor, a fin de que el empleado a quien se entreguen firme el recibo correspondiente.

Es prohibido incluir en la correspondencia, tanto ordinaria como certificada, monedas, billetes de banco, letras al portador, joyas u objetos de valor, objetos duros i cortantes, materias grasas i colorantes i cuanto pueda dañar la correspondencia o sea peligroso para los empleados.

No se admiten para certificar objetos rotulados a lápiz ni con iniciales, ni cartas cuya cerradura no se encuentre en perfecto estado.

Los remitentes deben abstenerse de emplear en la cubierta de los objetos que sometan a la certificacion indicaciones propias del servicio de correos.

Solamente puede certificarse, sin que medie pago de los derechos correspondientes, ciertas comunicaciones que por mandato espreso de la lei han de ser certificadas, como los boletines de escrutinios electorales, algunos oficios para el Tribunal de Cuentas, etc.

Por la correspondencia franca i de orijen oficial puede otorgarse recibo, siempre que se la envíe al Correo anotada en una guia o libreta, cuyo conforme firma el empleado receptor.

Encomiendas

Para las capitales de provincia o de departamento i para los pueblos en que hai estaciones de ferrocarril o servicio marítimo:

25	centavos hasta	3	kilos	
35	»	» 4	»	
45	»	» 5	»	peso máximo

No es permitido incluir cartas, manuscritos, materias esplosivas, inflamables o sujetas a fermentacion, monedas, billetes, joyas u objetos de valor. Las encomiendas que las contengan o cuyo contenido sea distinto al declarado, serán devueltas a los remitentes, multadas como cartas.

El franqueo de las encomiendas debe efectuarse en la oficina i por los empleados de correos.

El embalaje debe ser adecuado a la duracion del viaje. Para las que contengan líquidos o cuerpos grasos se exije que el frasco o recipiente sea envuelto en algodon, aserrin o materia esponjosa, en cantidad suficiente para absorber el líquido en caso de accidente, i que el todo esté encerrado en caja de madera o de laton herméticamente cerrada.

La oficina de Valparaiso exije declaracion del contenido firmada por el remitente en formularios que tiene a disposicion del público.

Jiros postales

Horas de servicio: 10 A. M. a 5 P. M.

Valor mínimo $ 1; máximo, $ 100

Derechos: 10 centavos por cada 10 pesos o fraccion de 10 pesos.

Tanto en la oficina de orijen como en la de destino pueden

percibir el importe de los jiros, el tomador de éstos, la persona a cuyo favor se emiten, el endosatario i los representantes legales de todos ellos, debiendo acreditar préviamente su personería.

No pueden pagarse jiros que se presenten despues de 90 dias de emitidos, sino con letra estendida por la Direccion Jeneral de Correos, solicitada por la oficina de orijen. Queda a beneficio fiscal el valor que no se cobra en el plazo de un año.

Hai servicio de jiro postal en

Achao	Curepto	Putaendo
Ancud	Curicó	Quillota
Andes	Chañaral	Quirihue
Anjeles	Chillan	Rancagua
Angol	Florida	Rengo
Antofagasta	Freirina	San Bernardo
Arauco	Illapel	San Cárlos
Arica	Iquique	San Felipe
Buin	Lebu	San Fernando
Búlnes	Ligua	San F. de Limache
Calbuco	Limache	San Javier
Caldera	Linares	Santiago i sucursales
Cañete	Melipilla	Serena
Carrizal Bajo	Molina	Tacna
Casablanca	Mulchen	Talca
Castro	Nacimiento	Talcahuano
Cauquenes	Nueva Imperial	Taltal
Collipulli	Osorno	Temuco
Combarbalá	Ovalle	Tocopilla
Concepcion	Parral	Tomé
Constitucion	Petorca	Traiguen
Copiapó	Peumo	Union
Coquimbo	Pisagua	Valdivia
Coronel	Puerto Montt	Vallenar
Corral	Punta Arenas	Valparaiso i sucursal

Victoria	Vichuquen	Yumbel
Vicuña	Viña del Mar	Yungai

Para el estranjero

Franqueo

Véanse las indicaciones para el servicio interior.

Hai estampillas de 1, 2, 5, 10, 15, 20, 25, 50 i 100 centavos i sobres de 5, 10, 15 i 20 centavos.

La correspondencia oficial de todas las autoridades debe ser franqueda como la de los particulares.

Es indispensable el franqueo prévio siquiera en parte de todos los objetos, a escepcion de las cartas.

Impresos

Se consideran impresos los diarios o publicaciones periódicas, los libros a la rústica o empastados, los folletos, los papeles de música, las tarjetas de visita, las de direccion, las pruebas de imprenta, con o sin los manuscritos relativos a ellas, los papeles escritos en relieve para uso de los ciegos, los grabados, fotografías, litografías, imájenes, planos, mapas, catálogos, prospectos, anuncios impresos, grabados, litografiados o autografiados, i en jeneral todas las impresiones o reproducciones en papel, pergamino o carton, hechas por medio de la tipografía, del grabado, de la litografía o de cualquiera otro procedimiento mecánico fácil de reconocer, esceptuando el calco i la máquina de escribir, a condicion de que estas reproducciones se entreguen por la ventanilla de la Seccion de Franqueo i en número no menor de veinte ejemplares exactamente iguales.

Se hallan escluidas las estampillas, inutilizadas o no, i los impresos que constituyan el signo representativo de algun valor, como los billetes, los boletos de loteria o de rifa, etc.

Es prohibido agregar de cualquier modo cuanto pueda quitar al impreso su carácter de jeneralidad, pues seria clasificado como carta i multado.

Las *Tarjetas postales* para el estranjero son especiales. Hai de 2 centavos para la República Arjentina, via terrestre, i de 3 centavos sencillas o de 6 centavos con respuesta pagada para todos los paises de la Union.

Las tarjetas para el interior que se envien al estranjero deben franquearse como cartas.

Para las *Muestras* véanse las indicaciones del servicio interior. En forma de rollo se aceptan si su largo no excede de 30 centímetros i su diámetro de 15. No se da curso a las muestras que no llenen los requisitos indicados.

El franqueo para la República Arjentina por mar es el mismo que para los demas paises de la Union.

Papeles de negocios se consideran las piezas i documentos total o parcialmente escritos o dibujados a mano, que no tengan carácter de correspondencia actual i personal, tales como las piezas judiciales, escrituras ante notario, guias de carga o conocimientos, facturas, documentos de servicio de Compañias de Seguros, manuscritos de obras o de música, etc.

Certificados

Los derechos de certificacion de cualquier objeto postal destinado al estranjero, son de 10 centavos por pieza. A este derecho debe agregarse el de 5 centavos, siempre que se desee tener *Aviso de recepcion*.

Las condiciones de admision consignadas para el servicio interior, rijen en igual forma para el estranjero.

Para servicio contra *reembolso* consúltese a los administradores.

Encomiendas

Se admiten encomiendas con peso hasta 5 kilos: para Alemania i protectorados, Arjentina, Austria-Hungría, Béljica, Çongo, Dinamarca, Ejipto, Francia i colonias, Gran Bretaña, Italia, Luxemburgo, Montenegro, Paises Bajos i colonias, Rumania, Suiza, Trípoli i Tunisia;—hasta 3 kilos para Bulgaria, Colombia, Costa Rica, Antillas danesas, España, Grecia, Noruega, Portugal, San Salvador, Servia, Suecia, Turquía, Uruguai i Venezuela.

Aviso de entrega, 5 centavos.

Jiros Postales

Servicio con los siguientes paises.

Alemania hasta 400 marcos; Arjentina hasta 100 pesos oro; Austria-Hungría, Béljica, Francia, Italia, Paises Bajos i Suiza, hasta 500 francos, cada jiro, pudiendo tomarse un número ilimitado de éstos.

Derechos: 25 céntimos de franco (5 centavos oro) por cada 25 francos o fraccion de 25 francos o su equivalente.

Aviso de pago, 5 centavos.

Por el siguiente decreto se establece la forma como debe fijarse el recargo que deba pagarse en dichos jiros.

Santiago, 21 de Mayo de 1889.

Teniendo presente:

1.° Que para la emision i pago de los jiros postales internacionales, es indispensable fijar periódicamente el recargo que debe abonarse por el cambio; i

2.° Que variando constantemente el cambio, no es posible determinar un solo tipo para un periodo prolongado de tiempo, por el perjuicio que podia resultar, tanto a los particulares como al Fisco,

Decreto:

La Direccion Jeneral de Correos determinará, con la frecuencia que estime necesaria, el recargo por el cambio que deba pagarse en los jiros postales internacionales, tomando el término medio del cambio comercial que haya rejido desde la última fijacion que de él haya hecho.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

R. Barros Luco.

Abono a diarios i publicaciones periódicas

De Alemania, Austria-Hungría, Béljica, España, Francia, Inglaterra, Italia, Suiza, etc., en condiciones i segun tarifas a disposicion de los interesados en las oficinas principales de Santiago i de Valparaiso.

Valores declarados, Cobranzas i Libretas de identidad, segun reglamentos.

---

61. Telégrafos.—Tarifas de los telégrafos del Estado i nómina de las oficinas telegráficas.

Santiago, 30 de Diciembre de 1878.

Vista la nota que antecede del Inspector Jeneral de Telégrafos,

Decreto:

Desde el 1.° de Enero del entrante año se pagará por las comunicaciones telegráficas que se dirijan de un punto a otro de la República por las líneas del Estado, lo siguiente:

Por telegramas que contengan de una a diez palabras veinte centavos, i dos centavos mas por cada palabra excedente.

Quedan en vijencia las demas disposiciones contenidas en el decreto de 1.° de Mayo del presente año.

Tómese razon i comuníquese.

PINTO.

Belisario Prats.

Santiago, 1.° de Mayo de 1878.

....

Art. 2.° Pagarán el doble del precio indicado:

1.° Los telegramas que se admitieren i despacharen despues de estar las oficinas cerradas al público;

2.° Los redactados en idioma estranjero;

3.° Los escritos en cifras convencionales.

Art. 3.° Por las comunicaciones de los diarios, periódicos clubs o bolsas mercantiles, se pagará el valor que segun la tarifa establecida en el art. 1.°, corresponda a la mitad de las palabras que contengan dichas comunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en la parte final del art. 101 del reglamento de 31 de Enero de 1872.

Art. 4.° No pagarán porte:

1.° Los telegramas que el Presidente de la República i los Ministros del Despacho dirijan a cualquier funcionario del Estado i los que dirijan a particulares sobre materias del servicio público;

2.° Los que cualquier funcionario del Estado dirija al Presidente de la República i a los Ministros del Despacho i las contestaciones de los particulares a los telegramas de que habla el número anterior;

3.° Los telegramas esclusivamente oficiales que sobre asuntos de su respectivos ramos dirijan a otros empleados públicos:

Los Intendentes i Gobernadores departamentales;

El Director Jeneral de Correos i los Administradores principales i departamentales;

Los Superintendentes de los Ferrocarriles del Estado;

Los Inspectores, jefes de estacion i conductores de los mismos en comunicaciones sobre atraso o siniestros en los trenes;

El Inspector jeneral i Sub-inspector de los telégrafos del Estado; i los telegrafistas de los mismos en sus comunicaciones con aquellos;

Los Presidentes i Ministros de turno de los Tribunales superiores de justicia;

Los Arzobispos i Obispos;

Los Jueces letrados en lo criminal;

El Contador Mayor i Presidente del Tribunal Superior de Cuentas;

El Jefe de la contabilidad jeneral;

Los Ministros del Tesoro, Tesoreros i Tenientes de Ministros;

El Superintendente i administradores de Aduana;

El Factor jeneral del Estanco;

Los comandantes jenerales de armas;

El Comandante Jeneral de Marina;

Los comandantes de buques de la escuadra o de fuerzas militares terrestres;

Los gobernadores marítimos o capitanes de puerto;

Los jefes de plazas militares.

Art. 5.° El uso que se haga del telégrafo para las comunicaciones oficiales de que trata el artículo precedente, será limitado a lo estrictamente requerido por el buen servicio público, cuidando los respectivos funcionarios de reducir, en lo posible, la estension de sus despachos, i de no enviarlos sino en los casos en que haya necesidad o conveniencia efectiva de anticipar la comunicacion ordinaria por correo.

Art. 6.° Tendrán preferencia en el despacho:

1.° Las comunicaciones oficiales en que se trate de la seguridad i tranquilidad pública;

2.° Las relativas al servicio de los ferrocarriles del Estado o de empresas particulares en que se den órdenes para evitar siniestros o que se refieran a siniestros sucedidos; i

3.° Los despachos oficiales de cualquiera naturaleza que tuvieren anotacion de urjencia.

Los despachos oficiales que no tuvieren esta anotacion i que versen sobre asuntos ordinarios de la administracion pública serán espedidos despues de las 6 P. M. i ántes de las 9 A. M., siempre que esto fuera necesario para atender debidamente en el curso del dia a las comunicaciones de particulares.

Art. 7.° Para los efectos de la tarifa establecida en el art. 1.°, se observarán las reglas siguientes:

1.° No se tomarán en cuenta la puntuacion, el nombre de la persona a quien se dirija el telegrama, la firma del remitente i la designacion del pueblo o lugar del destino. Será de pago, segun tarifa, todo lo que exceda de un nombre en la direccion, en la firma i en la designacion de localidad;

2.° En los telegramas escritos en cifras convencionales, cada tres cifras o fraccion sobrante, que no alcance a este número, se contarán por una palabra;

3.° Los números se contarán cada uno por una palabra.

Art. 8.° El remitente podrá pagar anticipada la respuesta de su despacho, poniéndose en éste la nota de «respuesta pagada hasta............... palabras.»

Art. 9.° Todo remitente podrá exijir recibo de su comunicacion.

Art. 10. Quedan derogadas las disposiciones del reglamento del 31 de Enero de 1872 que sean contrarias al presente decreto.

Tómese razon i comuníquese.

PINTO.

Vicente Reyes.

Por Decretos Supremos posteriores al de 1.° de Mayo de 1878, tienen derecho a comunicarse por telégrafo para asuntos urjentes del servicio público, los siguientes:

El Inspector Jeneral del Ejército;

El Director del Cuerpo de Injenieros Civiles;

Los Jueces de Subdelegecion i de Distrito, en asuntos urjentes de administracion de justicia, sobre procesos criminales, ya sea que obren de oficio, o a peticion de otra autoridad;

Los Inspectores i Oficiales del Rejistro Civil;

Los Inspectores de Oficinas Fiscales;

El presidente de la Comision Radicadora de Injenieros.

El Director, Inspectores e Injenieros de la Direccion de Obras Públicas;

El Director Jeneral de Tierras i Colonizacion; i

Los Prefectos de Policía de Santiago i Valparaiso.

Instrucciones para la aplicacion del Decreto Supremo de 30 de Diciembre de 1878, que antecede

Para aplicar la nueva tarifa de telegramas que el Supremo Gobierno ha dictado i que deberá rejir desde el 1.° de Enero próximo, deben los señores empleados atenerse a las instrucciones siguientes:

1.° Los Telegramas que se reciban despues de las 5 P. M. en los dias ordinarios i despues de las 4. P. M. en los festivos; los redactados en idiomas estranjeros, i los escritos en cifras convencionales, pagarán doble tarifa.

2.° No se tomarán en cuenta, al avaluar los telegramas, el nombre de la persona a quien se dirije, la firma del remitente i la designacion del pueblo o lugar del destino. Será de pago, segun tarifa, todo lo que exceda de un nombre en la Direccion, en la firma i en la designacion de localidad. Por consiguiente, en un telegrama que diga:

«Señor Don Ignacio Aramburú, Santiago, calle de Echáurren, número 4.»

(Firmado) Agustin Valiente i Serapio Quezada, se cobrarán las palabras calle de Echáurren, número 4, i la segunda firma Serapio Quezada i las demas firmas o direcciones que hubiere en cada telegrama.

3.° En los telegramas escritos en cifras convencionales (ya sea en letras o números) cada tres cifras o fraccion sobrante que no alcance a este número, se computará como una palabra. Por ejemplo: *a, b, c,* o bien 1, 2, i 3, serán considerados como una palabra cada tres letras o cada tres números. Excediendo las letras o números de tres hasta llegar a seis, i así sucesivamente en cada porcion se estimará el excedente de una o dos letras o números como otra palabra.

4.° En todo telegrama que no sea de clave i que en su testo o contenido se pongan algunas cantidades con números, cada uno de éstos se contarán como una palabra por separado. Por ejemplo: «Le remito 1250 pesos». En este caso la suma indicada representa cuatro palabras.

5.° El Decreto Supremo que antecede lo colocará usted a la vista del público en un cuadro con vidrio.

6.° A todo telegrama debe ponérsele, como está mandado, la hora en que se admite, cuidando los empleados de hacer que el remitente legalice con su firma las enmiendas o borraduras que haga en el telegrama que deposita, porque de lo contrario las palabras borradas o enmendadas le serán de cargo a los empleados que reciban telegramas en tales condiciones.

RAMON VIAL.

Nómina de las Oficinas Telegráficas del Estado

Tacna	Llaillai	Tomé
Arica	Santiago	Penco

Camarones
Pisagua
Negreiros
Iquique
Tocopilla
Quillagua
Huanillos
* Buena Esperanza
* Lagunas
* Santa Fé.
* Iberia
Antofagasta
Cobija
Sierra Gorda
Calama
Caracoles
S. Pedro de Atacama
Ascotan
Paposo
Taltal
Esmeralda
Chañaral
Puquios
Caldera
Copiapó
Tierra Amarilla
Pabellon
S. Antonio de Atcma.
Chañarcillo
Carrizal Alto
Carrizal Bajo
Vallenar

Moneda
Huérfanos
San Diego
Estacion
Recoleta
S. José de Maipo
Talagante
S. Fco. del Monte.
Melipilla
Çasa Blanca
San Antonio
Cartajena
San Bernardo
Buin
Rancagua
S. Fco. del Most.
Baños de Cauq.
Doñigüe
Coltauco
Peumo
San Vicente
Rengo
Malloa
San Fernando
Chimbarongo
Nancagua
Palmilla
Santa Cruz
Alcones
Pichilemu
Matanzas
T V. Alegre de Curic.

Concepcion
Florida
Talcahuano
Coronel
Lota
Santa Juana
Carampangue
Arauco
Lebu
Curanilahue
Los Alamos
Cañete
Tirúa
San Rosendo
Coihue
Nacimiento
Anjeles
Santa Bárbara
Angol
Quilleco
Antuco
Mulchen
Collipulli
Ercilla
Chihuaihue
Sauces
Puren
Lumaco
Traiguen
Victoria
Curacautin
Temuco

* Las oficinas con este signo, no figuran en el Presupuesto.
T Son oficinas de Teléfono.

Freirina
Huasco
Labrar
Higuera
Serena
Andacollo
Samo Alto
Vicuña
Paihuano
Union de Elqui
Çoquimbo
Ovalle
Panulcillo
Punitaqui
Combarbalá
Illapel
Salamanca
Vilos
Quilimarí
Ligua
Cabildo
Petorca
Hierro Viejo
Chincolco
Alicahue
Putaendo
Calera
Puchuncaví
Colmo
Quilpué
S. Fco. de Limache.
Limache
Quillota
T Conchalí
Valparaiso

Teno
Curicó
Huerta
Vichuquen
Llico
Molina
Talca
Curepto
Putú
Constitucion
Empedrado
Parral
Cauquenes
Curanipe
Chanco
Sauzal
San Javier
Villa Alegre de L.
Yerbas Buenas
Linares
Rinconada
Quirihue
Çobquecura
Pocillas
Buchupureo
San Cárlos
San Fabian
Chillan
Ninhue
Portezuelo
Coihueco
Pinto
Búlnes
Yungai
Pemuco

Quino
Quillen
Lautaro
Galvarino
Cholchol
Nueva Imperial
Carahue
Freire
Imperial Bajo
Villa Rica
Pucon
Tolten
San José
Valdivia
Corral
Ulmos
Union
Rio Bueno
San Pablo
Osorno
Trumag
Barra de Rio Bueno
Octai
Frutillar
Puerto Varas
Puerto Montt
Calbuco
Ancud
Maullin
Pargua
Chacao
Quemchi
Quicaví
Dalcahue
Achao

Bella Vista	Villa del Cármen	Castro
Almendral	Estacion de Itata	Chonchi
Viña del Mar	Estacion Yumbel	Curaco
San Felipe	Yumbel	Puqueldon
Curimon	Rere	Queilen
Los Andes	Coelemu	

Líneas telegráficas particulares

LÍNEAS TELEGRÁFICAS DEL FERROCARRIL DE IQUIQUE A PISAGUA

	Estaciones	Distancia en millas	Núm. de alam.
1	Iquique	......	3
1	Molle	10.11	3
1	Santa Rosa	7.52	3
1	San Juan	5.02	3
1	Estacion Central	6.35	3
	Nil Yungai	2.78	3
1	La Noria	2.04	1
1	Montevideo	4.65	2
1	Pozo Almonte	7.22	2
1	Huara	20.35	1
1	Neigreiros	16	1
1	Santa Catalina	10.50	2
1	Dolores	4.25	2
1	Zapiga	2.75	2
1	Jazpampa	7	2
1	Nivel	4.50	2
1	San Roberto	3.50	2
1	Hospicio	9	2
1	Pisagua	1.50	2
18		125.04	

Distancia	en millas	de	3	alambres		31.78
Id.	en	id.	de 2	id.		54.87
Id.	en	id.	de 1	id.		38.39

Telégrafo de los Ferrocarriles del Estado

El número de oficinas que actualmente están en servicio son las siquientes:

Puerto	Buin	Membrillo
Bellavista	Linderos	Parral
Baron	Hospital	Niquen
Maestranza	San Francisco	San Cárlos
Viña del Mar	Graneros	Cocharcas
Salto	Rancagua	Chillan
Quilpué	Gultro	Búlnes
Peña Blanca	Baños de Cauquenes	Cärmen
Limache	Requinoa	Itata
San Pedro	Rosario	Cabrero
Quillota	Rengo	Yumbel
La Cruz	Pelequen	Arenal
Calera	Barriales	Lastre de Putagan
Ocoa	San Fernando	Id. de Rio Chillan
Vegas	Manantiales	Laja
Llai-Llai	Placilla	Diuquin
Chagres	Nancagua	Santa Fé
San Roque	Cunaco	Bio-Bio
San Felipe	Palmilla	Mininco
Curimon	Centinela	Collipulli
Los Andes	Tinguiririca	Los Anjeles
Chilcas	Chimbarongo	Coigüe
Montenegro	Quinta	Renaico
Tiltil	Teno	Roblería
Lampa	Curicó	Angol

Batuco	Lontué	Trintre
Colina	Molina	Denco
Quilicura	Camarico	Sauces
Renca	San Rafael	Quilquen
Lastre de San Ramon	Panguilemu	Trigal
Id. de Batuco	Talca	Traiguen
Id. de lo Ruiz	Lastre de lo Herrera	Buenuraqui
Id. de Mapocho	Id. de Teno	Gamero
Mercado	Id. de Lontué	Talcamávida
Yungai	Id. de Parron	Quilacoya
Santiago	Maule	Gualqui
Espejo	San Javier	Chiguayante
San Bernardo	Villa Alegre	Concepcion
Nos	Linares	Talcahuano
Guindos	Longaví	

La estension de líneas telegráficas es de 1,853 kilómetros; la de líneas telefónicas es de 55; la de campanas de señales de 24 lo que da un total de 122 oficinas con 1,932 kilómetros.

La Empresa sostiene una clase de telegrafía que tiene por objeto preparar empleados que reemplacen a los que se retiran del servicio.

Compañía del Telégrafo Trasandino

Oficinas de la Empresa en Chile:

Valparaiso	Quillota	Los Andes
Limache	San Felipe	Santiago

Estension de la línea en la seccion chilena servida por doble vía, 389 kilómetros.

La parte nevada de la cordillera está cruzada por tres cables subterráneos en una lonjitud de 52 kilómetros.

Recibe una subvencion por parte del Gobierno de 4,000 pesos.

Telégrafo del Ferrocarril de Copiapó

Las oficinas telegráficas establecidas son las siguientes:

Caldera	Tierra Amarilla	Chañarcillo
Copiapó	Pabellon	

Esta Empresa tiene un alambre telegráfico desde Caldera a Chañarcillo, cuya estension es de 160 kilómetros.

—

Compañia de Telégrafo Submarino "Cable West-Coast"

Las ciudades de la República en que tiene establecido el servicio telefónico son las siguientes:

Valparaiso	Coquimbo	Tocopilla
Santiago	Caldera	Iquique
Concepcion	Chañaral	Pisagua
Talcahuano	Taltal	Arica
Serena	Antofagasta	Tacna

—

Empresa telegráfica del ferrocarril de Carrizal a Cerro Blanco

LÍNEA TELEGRÁFICA

Esta línea está servida por cinco estaciones, cuyos nombres son:

Carrizal Bajo	Carrizal Alto	Yerba Buena
Canto del Agua	Punta de Diaz	

Estension de la línea entre Carrizal Bajo a Carrizal Alto i Cerro Blanco, 110 kilómetros.

—

Compañía del Telégrafo Americano

Valparaiso	Curicó	Chillan
Santiago	Talca	Tomé
Rancagua	Linares	Concepcion
Los Lirios	Parral	Talcahuano
Baños de Cauquenes	Catillo	Coronel
San Fernando	Membrillo	Lota

La lonjitud de las líneas de esta Compañía es de 1,136 kilómetros.

---

62. Contribuciones.—Se autoriza por dieizocho meses el cobro de las que se indican.

Lei núm. 363.

Santiago, 21 de Julio de 1896.

Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Se autoriza por el término de dieziocho meses el cobro de las contribuciones i servicios fiscales i municipales, i el de los emolumentos, derechos, aranceles o tarifas que a continuacion se espresan:

I

Contribuciones i servicios fiscales

1.° Derechos de internacion fijados por la Ordenanza de Aduanas de 26 de Diciembre de 1872, i leyes de 6 de Julio i

13 de Setiembre de 1878, de 2 de Setiembre de 1880, de 31 de Diciembre de 1888, de 26 de Noviembre de 1892, número 2, de 19 de Enero de 1893, núm. 37, de 31 de Mayo de 1893, núm. 277, de 11 de Febrero de 1895, núm. 334, de 24 de Enero de 1896, núm. 351, de 12 de Febrero de 1896, i núm. 361, de 18 de Junio de 1896.

El jénero de algodon denominado tocuyo burdo i los jéneros de algodon ordinarios, escepto los pintados i los quimones, no pagarán recargo alguno sobre los derechos de Aduana con que está gravada su importacion. Lei de contribuciones de 13 de Agosto de 1890;

2.° Derechos de almacenaje en conformidad a la Ordenanza de Aduanas de 26 de Diciembre de 1872 i leyes de 17 de Enero de 1884, 31 de Diciembre de 1888, 26 de Noviembre de 1892, número 37, de 31 de Mayo de 1893 i número 277, de 11 de Febrero de 1895;

3.° Derechos de esportacion sobre el salitre i el iodo, conforme a las leyes de 1.° de Octubre de 1880, 31 de Diciembre de 1888, 4 de Julio de 1892 i núm. 350, de 12 de Febrero de 1896;

4.° Impuesto de papel sellado, timbres i estampillas, conforme a las leyes de 1.° de Setiembre de 1874 i de 15 de Enero de 1878;

5.° Derechos de peaje en los caminos de cordillera, segun la lei de 16 de Octubre de 1868;

6.° Servicios de correos, con arreglo a las leyes de 5 de Noviembre de 1857 i 19 de Noviembre de 1874 i el reglamento de jiros postales de 3 de Setiembre de 1877;

7.° Servicio del muelle fiscal de Valparaiso, con arreglo a la lei de 17 de Enero de 1884; i

8.° Impuesto sobre marcas de fábrica conforme a la lei de 12 de Noviembre de 1874.

II

Contribuciones i servicios municipales

1.° Impuesto sobre haberes muebles e inmuebles, conforme a la lei de 22 de Diciembre de 1891, con escepcion de los depósitos a plazo que se hagan en los bancos o en otras instituciones i de los bonos adquiridos con fondos correspondientes a las imposiciones ordinarias hechas en las cajas de ahorros declaradas de beneficencia por el Presidente de la República. Lei de contribuciones de 1895.

2.° Impuesto de patentes sobre profesiones e industrias, conforme a las leyes de 22 de Diciembre de 1866 i 22 de Diciembre de 1891.

3.° Patentes de minas, con arreglo al artículo 135 del Código de Minería de 20 de Diciembre de 1888;

4.° Impuesto sobre bebidas alcohólicas, con arreglo a las leyes de 22 de Diciembre de 1891 i 8 de Agosto i 31 de Diciembre de 1892;

5.° Impuesto de mataderos i carnes muertas, segun la lei de 26 de Noviembre de 1873;

6.° Patentes de carruajes, conforme a las leyes de 20 de Setiembre de 1854 i 23 de Setiembre de 1862;

7.° Impuesto para el servicio de desagües, segun la lei núm. 342, de 19 de Febrero de 1896;

8.° Derechos de aguas en Copiapó, conforme al artículo 43 de la ordenanza de policía fluvial i de irrigacion para el valle de Copiapó, aprobada por Decreto Supremo de 30 de Enero de 1875;

9.° Privilejio de lanchas cisternas en Valparaiso, conforme a la lei de 10 de Agosto de 1850; i

10. Derechos de andamios en Santiago i Valparaiso.

III

Contribuciones en la provincia de Tacna, con arreglo a las leyes de 23 de Enero de 1885 i número 32 de 4 de Febrero de 1893.

1.° Contribucion de seguridad i alumbrado público;
2.° Id. de patentes de carruajes;
3.° Id. de licencias industriales;
4.° Id. de mercados i abastos;
5.° Id. de matadero i albéitar;
6.° Id. de mojonazgo i sisa;
7.° Id. de peajes;
8.° Id. de comprobacion de pesos i medidas e inspeccion de líquidos.

IV

Contribuciones, emolumentos, derechos o aranceles establecidos a favor de instituciones de beneficencia o instruccion i de funcionarios públicos.

1.° Aranceles de cementerios dictados en virtud de las leyes de 10 de Enero de 1844, de 2 de Julio de 1852, de 5 de Noviembre de 1857 i núm. 254, de 22 Enero de 1895, quedando facultado el Presidente de la República, por el término de un año, para modificarlos con acuerdo del Consejo de Estado;

2.° Aranceles parroquiales, segun la lei de 17 de Julio de 1844;

3.° Derechos de los fieles ejecutores conforme a la lei de pesos i medidas de 29 de Enero de 1851;

4.° Aranceles de injenieros de minas, lei de 25 de Octubre de 1854 i decreto de 11 de Abril de 1857;

5.° Derechos que pueden cobrar los cónsules, segun los artículos 115 i 116 de la lei de 28 de Noviembre de 1860;

6.° Aranceles judiciales, segun la lei de 15 de Setiembre de 1865 i decreto de 21 de Diciembre del mismo año;

7.° Impuesto de tonelaje a favor de los hospitales, lei de 15 de Setiembre de 1865; i

8.° Derechos de rol, lei de navegacion de 24 de Junio de 1878.

Art. 2.° Se autoriza asimismo, en el territorio de Magallánes, el cobro de las contribuciones municipales espresadas en los números 1.°, 2.°, 3.°, 4.°, 5.° i 6.° del párrafo 2.° del artículo anterior, que serán percibidas i administradas por una comision compuesta del Gobernador i de los tres alcaldes, la cual procederá con arreglo a los reglamentos que dicte el Presidente de la República.

La cuota del impuesto sobre haberes será del tres por mil.

Art. 3.° Esta lei rejirá desde su promulgacion en el *Diario Oficial* i desde el mismo dia correrá el plazo de los dieziocho meses establecido en ella.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto como lei de la República.

JORJE MONTT.

H. Perez de Arce.



TÍTULO III

Ajentes Diplomáticos i Consulares Nacionales

I

63. Fianzas por anticipos de sueldos.—Se declara no están obligados a rendirlas los individuos del cuerpo diplomático.

Santiago, 29 de Agosto de 1827.

El Vice-Presidente de la República, con anuencia de la Comision Nacional, ha acordado i decreta:

Artículo único.—Los individuos del cuerpo diplomático no están obligados a dar fianza de supervivencia por las anticipaciones que reciban para su viaje.

Comuníquese a quienes corresponde, tómese razon i publíquese.

PINTO.

Zegers

---

64. Compra i servicio de esclavos.—Se prohibe a los empleados diplomáticos i consulares de la República, que sean ciudadanos chilenos.

Santiago, 9 de Noviembre de 1841.

Considerando que por el artículo 132 de la Constitucion, «En Chile no hai esclavos i el que pise su territorio queda libre»;

Que la República ha otorgado un tratado con Su Majestad Británica, con el objeto de concurrir a la abolicion del detestable tráfico de esclavos;

Que el comprar esclavos i servirse de ellos seria dar una sancion i fomento indirecto a la esclavitud;

Que los enviados i ajentes chilenos en pais estranjero deben conformar estrictamente su conducta bajo este respecto a la letra o espíritu de la Constitucion i cooperar, por tanto, en cuanto esté de su parte, al logro del indicado objeto i a la estincion de la esclavitud en todas las partes del globo,

He acordado i decreto:

Art. 1.° Los empleados diplomaticos i consulares de la República, que fueren ciudadanos chilenos, no podrán comprar ni tener interes alguno en esclavos, ni asalariarlos, aunque sea para servirse de ellos en paises donde es permitida la esclavitud por las leyes civiles.

Art. 2.° El presente decreto se agregará a las instrucciones que se hayan dado i en lo sucesivo se dieren a los dichos empleados diplomáticos i consulares, i se publicará por la prensa.

BÚLNES.

Ramon Luis Irarrázaval.

---

65. Uniforme.—Se determina el uniforme de los empleados diplomáticos i consulares de la República.

Santiago, 24 de Noviembre de 1845.

No estando aun designado el uniforme de los empleados diplomáticos i consulares de la República,

He acordado i decreto:

Artículo 1.°

El uniforme de los Ministros Plenipotenciarios consistirá: en una casaca con el cuello, bota-mangas, escuson, carteras i ambos lados de la botonadura del pecho bordados de oro, con un filete que se prolongará por las líneas de la misma botonadura i bordes de los faldones, distribuyéndose el bordado de la delantera, cuello i bota-mangas en dos divisiones; pantalon con bordado i galon de oro, sombrero armado, orlado de plumas blancas, con galon, presillas i cabos de oro; baston i espada dorada, con borlas.

Art. 2.°

El uniforme de los Encargados de Negocios i Secretarios de Legacion, será una casaca con carteras bordadas de oro, un filete a los lados de la botonadura del pecho i dos órdenes de igual bordado en todo el ancho del cuello i bota-mangas; pantalon con galon de oro; sombrero armado, adornado con plumas blancas i presilla dorada; espada i baston con borlas.

Los adictos i oficiales de Legacion usarán casaca con un bordado en el cuello i bota-mangas de la mitad del ancho de aquél i éstas; pantalon, sombrero armado i espada enteramente llanos.

Art. 3.°

Los Cónsules Jenerales vestirán la misma casaca designada para los Encargados de Negocios, pero con solo el bordado del cuello i bota-mangas, llevando la botonadura una ancla sobremontada de una estrella; pantalon con galon de oro; espada i sombrero armado llano, i baston con borlas. De igual casaca usarán los Cónsules i Vice-Cónsules, con la diferencia que los primeros llevarán un solo bordado en el cuello i bota-mangas, i

que los segundos usarán de solo el bordado del cuello, i un filete, tambien bordado, en las bota-mangas; el pantalon, sombrero armado i espada de los Cónsules i Vice-Cónsules serán llanos.

Art. 4.°

El color de todas las casacas de uniforme de que hablan los artículos precedentes será el azul oscuro, i los pantalones serán del mismo color o blancos. Llevarán las casacas de los empleados diplomáticos boton dorado, con el plumero de las armas nacionales grabado o de relieve en el centro, i el lema *República de Chile*, alrededor; pero el uniforme de los Ministros Plenipotenciarios tendrá en la botonadura las armas nacionales. El bordado comun de todos los uniformes espresados consistirá en una rama de laurel i otra de oliva entrelazadas, dando lugar a una estrella, de distancia en distancia.

Art. 5.°

Los miembros del Cuerpo Diplomático i Consular llevarán en el sombrero armado la cucarda nacional, i podrán usar, de ordinario, frac azul de forma comun, con la botonadura que respectivamente corresponde al uniforme de unos i otros.

Art. 6.°

Comuníquese a quienes comprende en la parte que a cada uno toca, i archívese.

Comuníquese, publíquese i anótese.

BÚLNES.

Manuel Montt.

---

66. Sueldo de los Cónsules.—Se autoriza al Presidente de la República para fijarlos en los casos que se espresan.

Santiago, 13 de Julio de 1852.

Por cuanto, etc..

....

Art. 12. Cuando el Presidente de la República creyese necesario nombrar Cónsules Jenerales, podrá asignarles un sueldo, atendidas las circunstancias del pais en que van a residir, que no suba de tres mil pesos anuales.

Art. 13. Los Cónsules particulares o Vice-Cónsules no gozarán de sueldo, pero podrán percibir los emolumentos acostumbrados en el lugar de su residencia. Sin embargo, el Presidente de la República podrá ausiliarles hasta con quinientos pesos anuales, segun la correspondencia que mantengan con el Gobierno i los servicios que prestaren.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto como lei de la República.

MANUEL MONTT.

Antonio Varas.

Nota.—Los artículos omitidos en la presente lei fueron derogados por la de 12 de Setiembre de 1883, que se inserta mas adelante.

---

67. Reglamento Consular.—Se dicta el respectivo reglamento consular.

Santiago, 28 de Noviembre de 1860.

Por cuanto el Congreso Nacional ha tenido a bien aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEI:

TITULO I

Del establecimiento de Consulados i del nombramiento de Cónsules

Artículo 1.°

Habrá establecimientos consulares en los paises estranjeros con quienes la República mantenga relaciones comerciales, siempre que hubiere derecho a hacerlo por tratados, convenciones o prácticas internacionales.

Art. 2.°

El establecimiento de consulados tiene por objeto prestar la proteccion que el Estado debe dispensar en el esterior a sus nacionales en su persona i bienes, i favorecer i fomentar la navegacion i comercio chilenos.

Art. 3.°

El establecimiento de consulados i el nombramiento de los empleados que hayan de servirlos, corresponden al Presidente de la República. Los empleados consulares, cualquiera que sea su clase, son amobibles a voluntad del Presidente.

Art. 4.°

Los establecimientos consulares serán: Consulados jenerales, Consulados particulares o Vice-Consulados.

Art. 5.°

Solo podrá establecerse un Consulado jeneral para cada nacion.

El Presidente de la República podrá, sin embargo, establecer mas de un Cónsul jeneral para los dominios de una misma nacion, cuando éstos fueren demasiado estensos, o distantes unos de otros, o la conveniencia del comercio entre las dos naciones, u otras circunstancias especiales lo exijeren.

Pero en este caso deberá proceder con acuerdo del Consejo de Estado.

Art. 6.°

Los Consulados particulares se establecerán, o para un distrito consular determinado, el cual podrá comprender varios puertos o plazas comerciales, o para un solo puerto o plaza de importancia.

Art. 7.°

Podrán nombrarse Vice-Cónsules para un puerto o plaza comercial determinados o para subrogar interinamente a otros empleados consulares.

Art. 8.°

El Cónsul jeneral será el jefe superior de los Cónsules i Vice-Cónsules que funcionen en la nacion para que ha sido nombrado, o en el distrito que se le hubiere asignado.

Los Cónsules particulares serán los jefes inmediatos de los Vice-Cónsules que funcionen en los distritos señalados a los primeros.

Art. 9.°

El Cónsul jeneral, como jefe superior, tiene el derecho de vijilar e inspeccionar el desempeño de los Cónsules i Vice-Cónsules que le estuvieren subordinados, i de prescribirles la observancia de las leyes, reglamentos e instrucciones relativos al servicio consular. Debe tambien dar informes anuales al Ministerio de Relaciones Esteriores, sobre el modo como llenan sus deberes los Cónsules i Vice-Cónsules de su dependencia.

Art. 10

No obstante lo dispuesto en el artículo precedente, los Cónsules i Vice-Cónsules serán del todo independientes de los Cónsules jenerales o Cónsules particulares, en el ejercicio de las funciones de su jurisdiccion, autorizacion de actas, legalizacion de documentos, visita de buques, etc., etc., que les corresponde ejercer en el distrito consular o en el puerto o plaza para que han sido nombrados.

Art. 11

Los Cónsules jenerales tendrán la facultad de nombrar Vice-Cónsules provisorios, para Consulados o Vice-Consulados ya establecidos qne estuvieren vacantes.

Pero deberán someter a la aprobacion del Presidente de la República el nombramiento que hicieren, i avisarlo al respectivo Ministro Diplomático.

Art. 12

Los Cónsules jenerales, ademas del distrito jeneral a que se estiende su autoridad superior, ejecutarán sobre el distrito especial que se les asignare las funciones ordinarias de los Cónsules.

Art. 13

Tanto los Cónsules jenerales como los particulares tendrán la facultad de nombrar ajentes consulares para plazas mercantiles o puertos comprendidos en su distrito especial, cuando la proteccion a chilenos o a intereses chilenos lo exijiere; pero el ajente consular obrará por comision i encargo i bajo la responsabilidad del Cónsul jeneral o particular que lo nombre.

Art. 14

Las funciones de los ajentes consulares no podrán ser otras que las designadas en la comision que los nombra, i bajo ningun respecto saldrán de los límites de las funciones ordinarias de los Cónsules particulares.

Art. 15

Los ajentes consulares no tienen carácter para dirijirse a la autoridad del pais en que funcionan. Sus certificados, autorizaciones de firmas i demas documentos que otorgaren, no surtirán sus efectos legales sin el V.° B.° del Cónsul que los hubiere nombrado. Tampoco tendrán derecho a las prerrogativas i privilejios de los Cónsules, sino en cuanto los autoricen las prácticas o usos del pais en que funcionen.

Art. 16

Los Cónsules jenerales, Cónsules o Vice-Cónsules no tendrán carácter para ejercer ninguna de sus funciones ántes de haber solicitado i obtenido en la forma acostumbrada el correspondiente *exequatur* de la autoridad competente del pais en que van a

funcionar. Los actos que ejerzan sin llenar ese requisito son ilegales i serán por ellos responsables. (1)

Art. 17

Los Cónsules jenerales, Cónsules o Vice-Cónsules reclamarán a su favor las prerrogativas o exenciones que les correspondan por tratados o convenciones celebrados entre la República i la nacion en que funcionen; i si no hubiere tratados, las que se concedan jeneralmente en el pais de su residencia a los empleados consulares de la misma clase de otras naciones.

Reclamarán como esenciales para el ejercicio de su cargo, la inviolabilidad de su archivo i papeles, i la independencia de los actos propios de su carácter consular.

Art. 18

Para ser nombrado Cónsul jeneral, Cónsul o Vice-Cónsul se requieren veinticinco años de edad a lo ménos, i para ejercer sus funciones será necesario que residan en su respectivo distrito.

Los estranjeros son hábiles para estos cargos.

(1) «El que hubiere entrado a desempeñar un empleo o cargo público sin haber prestado en debida forma el juramento o fianza, o llenado las demas formalidades exijidas por la lei, quedará suspenso del empleo o cargo hasta que cumpla con aquellos requisitos, incurriendo ademas en una multa de ciento a quinientos pesos». Art. 216 del *Código Penal.*

«El empleado culpable de cualquiera de los delitos penados en los artículos anteriores, que hubiere percibido emolumentos por razon de su cargo o comision, será ademas obligado a restituirlos con la multa del diez al quince por ciento de su importe». Art. 218 Id.

«Para los efectos de este título i del párrafo IV del título tercero, se reputa empleado todo el que desempeña un cargo público, aunque no sea del nombramiento del Jefe de la República, ni reciba sueldo del Estado». Art. 260 Id.

Art. 19

Los Cónsules jenerales, Cónsules o Vice-Cónsules chilenos no podrán aceptar ningun cargo consular de otras potencias sin autorizacion del Presidente de la República.

Art. 20

No podrá ser Cónsul jeneral el que ejerza el comercio, o sea natural de la nacion en que deba desempeñar el cargo.

Art. 21

Los Cónsules jenerales, Cónsules o Vice-Cónsules prestarán juramento de observancia de la Constitucion i de las leyes de la República i del fiel desempeño del cargo. Si estuvieren en Chile al ser nombrados, prestarán este juramento ante el Ministerio de Relaciones Esteriores, o ante el funcionario que el mismo Ministro designe. Si estuvieren fuera de Chile, pondrán por escrito el juramento, lo firmarán i lo remitirán al Ministerio de Relaciones Esteriores.

Art. 22

Los Cónsules jenerales, Cónsules i Vice-Cónsules dependerán del Ministerio de Relaciones Esteriores de la República, salvo que hubiere Legacion chilena en la nacion en que residan, a ménos que, por hallarse ésta dividida en territorios vastos o esparcidos, no fueren espeditas las comunicaciones entre las residencias del Ministro Diplomático i la del funcionario consular. En estos casos se entenderán directamente con el Ministerio de Relaciones Esteriores.

En virtud de esta dependencia de la Legacion, los funcionarios consulares recibirán órdenes de ella, se conformarán a sus

instrucciones, la consultarán en los asuntos graves que les ocurran i la informarán de todo lo que pueda ser de interes a la República.

Esta dependencia no obstará a la comunicacion directa que deben mantener con el Ministerio de Relaciones Esteriores. Tampoco perjudicará a la independencia que les corresponde en los actos propios del servicio consular.

Art. 23

Los Cónsules jenerales tendrán el tratamiento i honores de capitan de navío, los Cónsules particulares los de capitan de fragata, i los Vice-Cónsules los de capitan de corbeta.

Art. 24

Los Consulados tendrán Secretarios o Cancilleres nombrados por el Presidente de la República, cuando la importancia del cargo lo exija. No podran ser nombrados Secretarios o Cancilleres los parientes del Cónsul hasta el 4.° grado de consanguinidad i 2.° de afinidad.

Art. 25

La subrogacion de los Cónsules se sujetará a las siguientes reglas:

1.ª Subrogará al Cónsul jeneral o Cónsul el Vice-Cónsul que el Presidente de la República hubiere designado a este fin.

2.ª Si no hubiere Vice-Cónsul designado, subrogará al Consul jeneral o Cónsul el que accidentalmente nombrare el jefe de la respectiva Legacion chilena, si la hubiere en la nacion i fueren espeditas sus comunicaciones con ella.

3.ª No siendo así, le subrogará el Secretario o Canciller del Consulado.

4.ª En defecto del Secretario o Canciller, reemplazará al Cón-

sul jeneral el Cónsul mas antiguo del distrito consular a que estiende su autoridad superior, i al Cónsul el Vice-Cónsul mas antiguo que de el dependa.

Art. 26

Los Cónsules jenerales, Cónsules i Vice-Cónsules podrán nombrar para que les subroguen en ausencias cortas, o en caso de impedimento temporal, Ajentes Consulares que, bajo la responsabilidad de dichos Cónsules jenerales, Cónsules o Vice-Cónsules i en conformidad a esta lei, ejerzan las funciones urjentes de los cargos en que hayan sido subrogados, dando cuenta a la Legacion chilena, si la hubiere i fueren espeditas las comunicaciones con ella, i al Ministerio de Relaciones Esteriores.

TÍTULO II

De las atribuciones i deberes de los Cónsules

Art. 27

Los Cónsules (bajo cuya denominacion se comprenderán en este i los siguientes títulos los Cónsules jenerales, Cónsules i Vice-Cónsules) prestarán a los chilenos que residan o se hallaren en el pais en que funcionan, i a las propiedades e intereses chilenos que en él existan, la proteccion que la República, debe dispensar a estos objetos en el estranjero. Tambien les corresponde ejercer la autoridad que sobre los chilenos i sus propiedades conserva la República, no obstante su existencia en pais estranjero. Tanto en la proteccion que deben dispensar como en la autoridad que les corresponde ejercer, se sujetarán a las prescripciones de la presente lei.

Art. 28

En virtud de la proteccion que les incumbe dispensar, cuidarán de que los chilenos i sus propiedades gocen de los derechos que les estuvieren asegurados por tratados, o a falta de éstos, los que por la práctica del pais en que funcionan, o por las leyes de dicho pais se otorguen a los estranjeros, sea con referencia a la libertad de morar, de trasladarse de un punto a otro, de disponer de sus propiedades, o de ejercer el comercio o cualquiera otra profesion.

Art. 29

Si tales derechos no se otorgaren a los chilenos, o se pusiere embarazo a su libre ejercicio, o se les privare de ellos, deberán los Cónsules informar del asunto a la Legacion chilena, para que reclame sobre el particular, por el órgano correspondiente, ante el Gobierno cerca del cual está acreditada, i en defecto de la Legacion, podrán reclamar por sí mismos.

Art. 30

Si individualmente fueren violados esos derechos por actos arbitrarios o injustos de las autoridades locales, deberán prestar su apoyo a las representaciones que los chilenos perjudicados o cuyos derechos han sido violados, hicieren; i segun la gravedad i circunstancias del caso, procederán como en el artículo precedente.

Art. 31

Cuando sus representaciones en defensa de derechos o intereses chilenos no fueren atendidas, deberán estender protestas respetuosas por los daños i perjuicios que causaren al comercio

chileno o a los intereses chilenos los actos, providencias o medidas que hubieren motivado sus reclamaciones.

Art. 32

No solo deberán prestar su apoyo a las jestiones legales que los chilenos hicieren ante las autoridades locales, sino que tambien lo prestarán siempre que su interposicion o el ausilio de sus conocimientos del pais i las leyes i prácticas locales condujeren al mas espedito ejercicio de los derechos, sobre cuyo goce efectivo estarán encargados de velar.

Art. 33

Los Cónsules prestarán su asistencia a los chilenos desvalidos o enfermos i sin medios de ganar la subsistencia, para que sean admitidos en los establecimientos públicos de benificencia, i exitarán entre los nacionales de su distrito la caridad privada en favor de los mismos. En casos estremos i conforme a las instrucciones que se les dieren por el Ministerio respectivo, podrán conceder socorros indispensables con cargo al Estado.

Art. 34

Los Cónsules cuidarán de que en sus respectivos distritos se establezca una caja de ausilios para los chilenos desvalidos, cuyo fondo lo formarán: 1.° las erogaciones voluntarias; 2.° el 20 por ciento de los derechos o emolumentos que por actos oficiales reciban de los particulares el Ministro o Secretario de Legacion, i todo Cónsul que tenga sueldo del Estado; 3.° la tercera parte del monto del sobresueldo que, conforme al artículo 85, deben abonar a las tripulaciones los dueños de buques chilenos vendidos en el estranjero (2); 4.° los sueldos debidos a

(2) Véase la nota al art. 85 de la presente lei.

desertores i producto de la venta de sus efectos (3). Estos fondos serán administrados por un comerciante designado por el Cónsul i bajo la direccion de una junta compuesta del mismo Cónsul i tres comerciantes, prefiriendo para estos cargos a los chilenos. Se destinarán con preferencia al ausilio de los enfermos, mujeres i niños.

Art. 35

Es deber de los Cónsules facilitar, en cuanto dependa de su intervencion o apoyo, la repatriacion de los chilenos que existan en su distrito, i conceder moderados ausilios cuando tuvieren fondos para este fin o estuvieren autorizados para gravar con ellos al Estado. En estos casos podrán obligar a los capitanes de buques nacionales a admitir i traer chilenos desvalidos en el número i forma que prescribe esta lei.

Art. 36

Tanto para la concesion de socorros como para la repatriacion, es condicion precisa que el favorecido se halle inscrito en el rejistro de chilenos del Consulado, despues de comprobada su nacionalidad de un modo indudable.

No considerarán los Cónsules como acreedores a socorros o repatriaciones a los desertores de las fuerzas nacionales de mar o de tierra, ni al individuo que haya desertado de buques mercantes infrinjiendo su contrata de enganche, o que haya sido ántes restituido a la República a espensas de ella.

Art. 37

En virtud de la proteccion que deben dispensar a las propiedades o intereses chilenos, prestarán su apoyo a los dueños o

(3) Véanse el art. 76 de esta misma lei i los arts. 71 i 72 de la lei de Navegacion de 24 de Junio de 1878.

sus representantes en las jestiones que hicieren por actos o medidas que en perjuicio de esos intereses se ejecutaren o dictaren, especialmente cuando se trate de propiedades o intereses garantidos por tratados.

Art. 38

Respecto de las propiedades o intereses de chilenos ausentes, los Cónsules deberán asumir la representacion de dichos ausentes para todos los actos encaminados a conservar sus bienes i a evitarles todo perjuicio. Deberán, en consecuencia, hacer valer los derechos de los ausentes ante las autoridades que corresponda i suministrar a los funcionarios que hubieren de intervenir en las medidas relativas a esos bienes todos los datos i antecedentes que les fuere posible i que sean conducentes a la seguridad de los enunciados derechos. Podrán, en consecuencia, nombrar personeros o defensores en juicio i obrar como lejítimos representantes.

Al hacer efectiva esta proteccion, cuidarán de conformarse a las leyes del pais en que residan.

Art. 39

En el caso de derechos hereditarios de un chileno ausente, si estuvieren tambien ausentes los ejecutores testamentarios, les corresponde representar al heredero, procurando por todos los medios legales la seguridad de los bienes hereditarios; a cuyo fin cuidarán de que se confie su manejo i administracion a persona de toda confianza. La administracion i liquidacion de la herencia, o la venta de bienes hereditarios, si hubiere lugar a ella, se harán con su intervencion. La presentacion del heredero o de su representante o apoderado hará cesar la intervencion consular de que habla este artículo.

Art. 40

En caso de fallecer intestado algun chileno sin herederos conocidos, es obligacion del Cónsul practicar sin demora todos los actos que exija la conservacion i seguridad de los bienes en favor de los que tengan interes en la sucesion, como la formacion de inventarios, depósito o venta de los bienes, usando de la estension de facultades que le correspondan por tratados o convenciones, por las leyes o prácticas locales i por las leyes chilenas.

Del fallecimiento deberá dar aviso al Ministerio de Relaciones Esteriores, i anunciarlos por los diarios del lugar, especificando el nombre, profesion i estado del muerto, el pueblo i provincia de su nacimiento, domicilio en Chile o en el estranjero, tiempo de su residencia en el distrito consular, i demas circunstancias que puedan servir a los interesados para hacer las jestiones que les convengan.

Art. 41

Si en virtud de tratados o convenciones de la República, de las leyes del pais en que funcione, o de las prácticas en él recibidas, le correspondiere organizar por sí el inventario, procederá a formarlo por duplicado, con intervencion de dos comerciantes chilenos, i si no los hubiere, de dos personas respetables domiciliadas en el distrito consular, firmando los unos o los otros con él. En el inventario se relacionarán todos los bienes i su valor aproximado, así como todos los créditos activos i pasivos del difunto. Sus libros serán cerrados por un certificado que firmará el Cónsul, i en el cual se espresará el número de pájinas i todo lo que acerca de ellos merezca mencionarse.

Art. 42

Si en virtud de tratados, leyes o práticas del pais, le corres-

pondiere la tenencia de los bienes del intestado, nombrará persona que administre o realice la sucesion, asignándole una compensacion moderada por su trabajo, i haciéndole la entrega con intervencion de dos comerciantes o personas respetables, como en el caso del artículo 41. El administrador podrá proceder a la enajenacion en almoneda pública de las especies que, a juicio del Cónsul i de dos comerciantes de honradez conocida, se deterioren o pierdan con el tiempo, estendiendo sobre esta calificacion una dilijencia firmada por todos.

Art. 43

El administrador llevará cuenta documentada, en que consten las inversiones, particularmente las que con autorizacion del Cónsul se hayan hecho para el pago de las deudas i cargas de la sucesion. Un duplicado de la cuenta con uno de los inventarios, i con el informe que el Cónsul crea conveniente agregar, se remitirá al Ministerio de Relaciones Esteriores, a mas tardar un mes despues de realizada o recaudada la sucesion; i se pondrán los efectos a disposicion del mismo.

Art. 44

Compareciendo el heredero personalmente o por lejítimo representante o apoderado, ántes de haberse puesto los efectos a disposicion del Ministro, i haciendo constar debidamente sus derechos hereditarios, a él se entregarán los efectos i se rendirá la cuenta, sin perjuicio de enviar el duplicado de ésta al Ministro.

Art. 45.

Si fueren muchos los herederos, constituirán un apoderado comun a quien se entreguen los efectos i se rinda la cuenta, i si no pudieren o no quisieren hacerlo, harán valer sus respectivos derechos ante la autoridad local competente; i con arreglo a lo que

ésta juzgare se hará la distribucion de los efectos o de su valor recaudado. A cada uno de ellos, que lo exijiere, se hará un traslado de la cuenta, certificado por el Cónsul, que la remitirá ademas al Ministerio de Relaciones Esteriores.

Art. 46

Hallándose esparcidos los efectos de la sucesion por diferentes distritos consulares, el Cónsul en cuyo distrito se haya abierto la sucesion se dirijirá a los otros para que por su parte contribuyan al cobro de ellos, i si pareciere conveniente, formen inventarios i establezcan administraciones parciales, con arreglo a lo prevenido en los artículos precedentes, dando cuenta de los resultados al primero, de quien se considerarán como delegados, i sin cuyo acuerdo no se harán otras inversiones que las relativas a gastos locales.

Art. 47

Trascurridos cuatro años sin comparecer heredero, el Cónsul dispondrá que se proceda a la realizacion de los bienes hereditarios, de cualquier especie que sean. Las enajenaciones deberán hacerse en pública almoneda.

Art. 48

Podrá el Cónsul autorizar testamentos, segun lo prevenido en los artículos 1025 i 1027 del Código Civil chileno (4).

Art. 49

El Cónsul, en todas las sucesiones testamentarias o intestadas de chilenos, en que falte heredero, representará los derechos

(4) Las referencias de este artículo están erradas. Léase artículos 1028 i 1029.

de chilenos ante los tribunales, ya se trate de calificar los derechos de los herederos o de los deudores o acreedores.

Art. 50

El Cónsul inviste el carácter de autoridad pública en los actos entre chilenos en que intervenga, i que deban surtir sus efectos en Chile, i en los demas que debiendo surtir sus efectos en el estranjero, sean aceptados como de autoridad pública por tratados, convenciones, prácticas internacionales, leyes o prácticas del pais.

Art. 51

En virtud de esa autoridad pueden estenderse ante el Cónsul protestas, prestarse declaraciones, otorgarse instrumentos públicos (5) por comerciantes, capitanes de buques, o cualesquiera otros chilenos, así como estranjeros, en negocios en que se comprometa intereses chilenos. Estos documentos surtirán ante las autoridades de la República los efectos de documentos otorgados ante un ministro de fé.

Art. 52

Con el mismo carácter podrán los Cónsules autorizar los contratos celebrados ante ellos, dar certificados (6) i autorizar los documentos o firmas de las autoridades del pais en que funcionan, cuando tales contratas, certificados o documentos hayan

(5) El Código de Comercio llama *escritura oficial* la autorizada por los cónsules en los negocios de su competencia. Artículo 514.

Pueden los Cónsules autorizar especialmente las pólizas de fletamento (art. 979 del *Código de Comercio),* los contratos a la gruesa (art. 1170 id.) i las pólizas de seguros marítimos (art. 1242 id.)

(6) Se exije especialmente certificacion del Cónsul en el caso del artículo 1279 del Código de Comercio.

de surtir su efecto en Chile. Los pasaportes que espidieren para chilenos i la autorizacion que pusieren en los que visaren, surtirán los mismos efectos que los espedidos i visados por la autoridad respectiva de la República.

Art. 53

Bajo el mismo carácter serán considerados los certificados de nacionalidad que dieren los Cónsules a las personas que los soliciten de ellos por no existir Legacion en el pais en que sirven, o existir a demasiada distancia del distrito consular; pero serán responsables de los que se espidieren sin que se haya comprobado de un modo fehaciente que el que los solicita es realmente chileno.

Art. 54

La calificacion de la nacionalidad para dar certificados, supone la inscripcion prévia en el rejistro o matrícula que el Cónsul debe llevar de los chilenos que existen en su distrito. El Cónsul deberá exijir, para esta inscripcion, que se compruebe previamente la nacionalidad con documentos fehacientes, i a falta de éstos con declaraciones juradas de individuos conocidos i de probidad, prestadas ante él.

Art. 55

Las partidas de nacimiento, matrimonio o muerte de chilenos, especialmente de transeuntes o que navegaren en buques chilenos (7), sentadas por los Cónsules en el libro que deben llevar a este fin, servirán para justificar estos hechos, i las copias autorizadas que los Cónsules dieren harán fé ante las autoridades de la República.

(7) Véanse el art. 906, núm. 8 del Código de Comercio i los arts. 69 i 79 de la Lei de Navegacion.

En el mismo caso se hallarán los actos i documentos que por figurar chilenos en ellos se otorgaren ante el Cónsul.

Art. 56

En la intervencion que el Cónsul debe tener en la marina nacional, sea visando documentos, dando certificados, etc., todos los actos que ejerciere serán reputados en Chile como ejercidos por la autoridad marítima o de aduana a quien corresponde ejercer actos de la misma clase en los puertos de la República.

Art. 57

Corresponde a los Cónsules avenir amigablemente las cuestiones o pleitos que se susciten entre chilenos. Cuando fueren constituidos árbitros por convenio de las partes, en virtud de documentos otorgados ante ellos mismos, las resoluciones que espidieren surtirán pleno efecto en Chile.

Si el fallo hubiere de surtir su efecto en el mismo pais de su residencia, se sujetarán, para reclamar el apoyo de la autoridad local, a los tratados o convenciones entre las dos naciones, o a las leyes o prácticas locales.

Art. 58

El Cónsul tiene autoridad bastante para los actos que exija el mantenimiento del órden i policía interior de los buques mercantes nacionales. (8)

Art. 59

Para el ejercicio de sus actos de proteccion o autoridad, tendrá el Cónsul por chileno al estranjero que sirva a bordo de un

(8) Los arts. 78 i 83 de la Lei de Navegacion amplían esta jurisdiccion respecto de las faltas de disciplina i respecto de ciertos delitos.

buque chileno. No considerará como chileno al marinero chileno embarcado a bordo de buque estranjero, sino en el caso de reclamar su proteccion para que se le cumpla la contrata o las condiciones de su enganche.

Art. 60

El marinero chileno embarcado a bordo de un buque mercante estranjero, sin una contrata en forma, con intervencion de la autoridad marítima del puerto en que se haya enganchado o contratado, i sin que se estipule en ella la obligacion de repatriarlo, podrá invocar la proteccion del Cónsul a cuyo distrito aportare, i eximirse de seguir en el servicio de dicho buque, a ménos que se supla esta falta ante el Cónsul. (9)

Art. 61

Los Cónsules cuidarán de mantener al Ministerio de Relaciones Esteriores al corriente de toda ocurrencia que directa o indirectamente afecte al comercio i navegacion de la República, en el pais o distrito consular en que funcionen, o a las personas o intereses chilenos que existan en él (10). Especialmente pondrán en su conocimiento todo acto de nacionales o estranjeros que llegare a su conocimiento i tenga por objeto infrinjir las leyes de la República o defraudar las rentas fiscales.

Art. 62

Los Cónsules deberán comunicarse con el Ministerio de Relaciones Esteriores, a lo ménos cada seis meses, cuando no hubie-

(9) El Código de Comercio impone al naviero la obligacion de costear el trasporte, hasta el puerto donde se hubiere celebrado el ajuste, de todo hombre de mar despedido sin causa durante el viaje. *Véanse los arts. 870 i 871.*

(10) Véase especialmente el art. 68 del Reglamento de sanidad marítima, de 18 de Octubre de 1878.

re asunto determinado que exija comunicaciones mas frecuentes. La omision de esas comunicaciones semestrales será motivo bastante para retirarles la Patente.

No podrán los Cónsules dar publicidad a la correspondencia que mantuvieren con el Gobierno, o a los informes i datos que recojieren en el ejercicio de su cargo, sin autorizacion del Ministerio de Relaciones Esteriores, o de la Legacion respectiva, si la hubiere.

Art. 63

Los Cónsules, en sus relaciones con las autoridades del pais en que funcionaren, cuidarán de mantener buena armonía e intelijencia con ellas, sin perder de vista la dignidad e intereses de la República; i observarán en todo una conducta prudente i circunspecta, mui especialmente en lo que toque a la política interior o esterior del pais.

En sus jestiones ante las autoridades se abstendrán de prestar el apoyo de su carácter consular a demandas o representaciones que no fueren fundadas en justicia o en principios de equídad.

TÍTULO III

Relaciones de los Cónsules con la marina nacional

Art. 64

Los Cónsules deben prestar a la marina nacional la proteccion i el apoyo de su carácter consular en los puertos comprendidos en su distrito. Velarán, en consecuencia, por que se les otorguen los derechos, franquicias i exenciones que les correspondan por tratados, prácticas recibidas o leyes del pais en que funcionen.

Art. 65

Deben igualmente velar porque los buques nacionales nave-

guen segun las leyes chilenas i se conformen a las leyes locales en los puertos estranjeros a que arribaren.

Art. 66

Los Cónsules ejercerán sobre la marina nacional la autoridad i jurisdiccion que les confiere esta lei. (11)

Art. 67

Ante el Cónsul chileno del puerto estranjero de su destino a que llegue un buque nacional, i dentro de las veinticuatro horas siguientes al acto de fondear o de haber sido admitido a libre comunicacion, hará el que lo mande, una declaracion verbal en que se especifique el puerto i dia de su salida, las escalas o arribadas que haya hecho, el rumbo que haya seguido, la calidad i pertenencia del cargamento. Pondrá asimismo en su noticia los peligros corridos durante la navegacion, averías, desórdenes i cualquier otro acontecimiento de interes que haya ocurrido a bordo de su embarcacion, ya sea en alta mar o en los puertos de escala o arribada. (12)

(11) Véase la nota del art. 58.

(12) «Es obligacion del capitan durante el viaje:

....

«7.o Presentarse al gobernador marítimo dentro del término designado en el número anterior, siempre que arribe a un puerto de la República, darle cuenta de las causas de la arribada, i recojer un certificado de haber cumplido estas prescripciones i de la época de su arribo i salida del puerto

«Si el puerto de arribada fuera estranjero, practicará las dilijencias enunciadas ante las autoridades indicadas en el inciso 2.º del núm. 17.o

....

17.o Protestar en el puerto de arribada o escala, dentro del término señalado en el número 6.o de este artículo, las pérdidas o averías de la nave o del cargamento, causadas por deliberacion propia o de la junta de oficiales, por fuerza mayor o accidentes de mar, hacer visar el diario de navegacion

Cuando el Cónsul lo tenga por conveniente, podrá exijir esta declaracion por escrito i hacerla firmar por el capitan i dos testigos elejidos a su arbitrio entre los individuos que se encuentren a bordo. (13)

Art. 68

Al hacer esta declaracion se depositará en el Consulado:

1.° La patente, el rol de la tripulacion i la matrícula de la nave;

2.° Dos copias autorizadas de las partidas de nacimiento o muerte acaecidos a bordo; i

3.° Un ejemplar de cada uno de los testamentos marítimos que se haya otorgado a bordo en conformidad al artículo 1055 del Código Civil. (14)

Art. 69

En aquellos puertos en que las autoridades locales no exijan carta de sanidad, la presentará el capitan al Cónsul, i declarará si ha tenido enfermos durante la travesía, el tratamiento que se

por la autoridad que corresponda, segun lo dispuesto en el inciso siguiente, i justificar en el puerto de su destino el hecho que las haya producido.

«La justificacion se hará ante el juzgado de comercio, si el puerto de escala o arribada perteneciere a la República. Si fuere estranjero, será rendida ante el Cónsul chileno, i no habiéndolo, será dada ante la autoridad local que conozca de las causas mercantiles, i en su defecto, ante la justicia ordinaria». Art. 905 del *Código de Comercio.*

El art. 1144 reproduce esta disposicion en el caso de la arribada forzosa.

Obsérvese que el artículo final del Código de Comercio deroga, aun en la parte que no fueren contrarias a él, las leyes preexistentes sobre todas las materias que en él se tratan en cuanto puedan afectar los asuntos mercantiles.

(13) Véase el art. 32 i el título XI de la lei de Navegacion.

(14) Véanse el art 898, núms. 14 i 15 del Código de Comercio i los arts. 75 i 124 de la lei de Navegacion.

les ha dado, las medidas de curacion que se han empleado, i los demas hechos que tengan relacion con la salubridad de la nave.

Art. 70

El Cónsul tendrá derecho de exijir la manifestacion del diario de la navegacion; examinará si ha sido llevado en debida forma, i lo visará, añadiendo las observaciones que crea convenientes.

Tambien tendrá derecho de exijir la manifestacion del libro de cargamentos, los conocimientos, el manifiesto i demas papeles de la nave.

Art. 71

Se entregará al Cónsul un ejemplar del inventario que se hubiere formado de los bienes del que hubiere fallecido a bordo de la nave; i si el difunto perteneciere a la tripulacion, la cuenta de sus sueldos. Los papeles i efectos existentes que pertenezcan al difunto se depositarán por el capitan en poder de un comerciante o de otra persona segura, a satisfaccion del Cónsul, quien ordenará la venta de los efectos que no puedan conservarse sin deterioro. (15)

Art. 72

En los puertos de escala o de arribada forzosa, se presentarán al Cónsul los papeles de la nave para que sean examinados i visados por éste. El Cónsul agregará a la carta de sanidad las anotaciones del caso, sobre el estado sanitario del puerto.

Art. 73

Al Cónsul del puerto de descarga, de escala o de arribada de mas de veinticuatro horas se presentará una razon nominal de los

(15) Véanse los arts. 71 i 72 de la lei de Navegacion.

individuos de la tripulacion que se hayan enganchado, o de los pasajeros que se haya recibido en puerto estranjero donde no hubiere Cónsul chileno, a fin de que sean inscritos por el Cónsul chileno en el rol o en el documento que corresponda.

Art. 74

El Cónsul anotará, del mismo modo, la desercion, falta motivada o fallecimiento de cualquiera de la tripulacion, i los nombres de los pasajeros muertos o desembarcados. (16)

Art. 75

Los Cónsules, a solicitud del capitan de un buque nacional, reclamarán de las autoridades locales la aprehension i entrega de los marineros desertores, conformándose a los pactos i leyes vijentes, i darán al capitan un certificado de los marineros desertores que no han podido ser aprehendidos o entregados.

Los gastos de la aprehension, encarcelamiento i mantencion en tierra de los desertores, se abonarán de cuenta de éstos, deduciéndose de los sueldos devengados o de los que en adelante ganaren.

Art. 76

Los efectos pertenecientes al marinero desertor que no fuere aprehendido ántes de partir el buque, junto con sus sueldos devengados, se depositarán bajo inventario a la órden del Cónsul, en poder de un comerciante de responsabilidad. A los dos meses contados desde el dia de la desercion, serán vendidos los efec-

(16) Véanse los arts. 64 i 65 de la lei de Navegacion, que son los correlativos de los arts. 73 i 74 del Reglamento Consular.

Véase la nota del art. 55.

tos en pública almoneda, i el producto, junto con los sueldos, pasará a la caja de chilenos desvalidos. (17)

Art. 77

Levantarán los Cónsules informaciones sumarias acerca de los crímenes o delitos cometidos en alta mar, recibiendo, al efecto, las declaraciones de la jente de mar i pasajeros. Tomarán las medidas necesarias para poner los delincuentes a disposicion de los juzgados nacionales competentes.

Art. 78

Toca a los Cónsules decidir las diferencias suscitadas entre el capitan, oficiales i otros individuos de la tripulacion, acerca de salarios o alimentos. Decidirán tambien si hai o no lugar a la resolucion de las contratas de la jente de mar, i por cuenta de quien han de correr los gastos de repatriacion (18). Decidirán igualmente las cuestiones que puedan suscitarse entre el capitan i los pasajeros, relativas al pasaje; salvo que éstos, desembarcando, prefieran someterse a los juzgados del pais, o que figure entre ellos algun estranjero.

(17) La última parte de este artículo está modificada por el 92 de la lei de Navegacion, que asigna a la nave el treinta por ciento de los sueldos vencidos del desertor.

(18) El hombre de mar puede rescindir su empeño.

....

7.° «Por el mal trato o falta de alimentos convenientes.

La recision en este caso podrá ser solicitada durante el viaje, ante el juzgado de comercio, en los puertos de la República, i en los estranjeros ante el Cónsul chileno, i en su defecto ante la autoridad local». Art. 952 del *Código de Comercio.*

Véase tambien la nota del art. 60.

Art. 79

Sujetándose a los pactos i usos internacionales, conocerá el Cónsul de las faltas de policía cometidas a bordo de los buques mercantes nacionales surtos en los puertos estranjeros, i podrá, en consecuencia, decretar penas correccionales, como multa, prision o arresto. (19)

Art. 80

Corresponde al Cónsul autorizar el desembarque del marinero enfermo cuyo grado de gravedad así lo exijiere, para que sea asistido en un hospital o donde mejor convenga, siendo todos los gastos de cuenta del buque. Cuando la enfermedad o incapacidad para el trabajo proviniere de vicios, riñas u otra causa semejante, los gastos de asistencia i curacion serán de cuenta del enfermo.

Art. 81

Si parte el buque ántes de hallarse los enfermos en estado de volver a bordo, el Cónsul tendrá derecho de exijir que el capitan deposite en persona de responsabilidad, o en una arca pública, la suma precisa para cubrir los gastos probables de asistencia i curacion, los de repatriacion i los sueldos devengados; i si no fuere posible estimar los primeros, afianzará su pago a satisfaccion del Cónsul.

Art. 82

El Cónsul nombrará al que ha de reemplazar al capitan en los casos de muerte, impedimento o remocion de éste, cuando

(19) Véase la nota del art. 58.
Véanse los arts. 78, 83 i 127 de la lei de Navegacion.

faltare el piloto u otro oficial llamado por la lei a sucederle (20), i no estuviere en el lugar el dueño del buque o su representante. (21)

Art. 83

El Cónsul podrá autorizar el desembarque i reemplazo del capitan, por enfermedad grave de éste, i procederá de oficio, o a instancias de la tripulacion o del consignatario, a removerlo, cuando hubiere cometido crímenes o delitos a bordo del buque, o resulten contra él cargos graves que hagan de absoluta necesidad su separacion del mando. El Cónsul dará cuenta i remitirá las piezas justificativas al Ministerio de Relaciones Esteriores. (22)

Art. 84

Al Cónsul corresponde autorizar la venta del buque chileno en pais estranjero, a solicitud del dueño o su apoderado especial para la venta, o en caso de que, previos los justificativos legales necesarios, se declare el buque en estado de no poder navegar.

Art. 85

En caso de venta, cuidará el Cónsul de que se le entregue el rol i demas papeles de la nave, i de que se abone a la tripulacion, ademas de los sueldos i salarios devengados, tres meses de sueldo (23), de que se destinarán dos terceras partes a cada individuo de la tripulacion que se reembarcare con destino próximo o ulterior a algun puerto de la República, i la otra tercera

(20) Véanse los arts. 915 i 922 del Código de Comercio.

(21) Véase el núm. 12, art. 907 del Código de Comercio.

(22) Conforme con el art. 907 núm. 12 del Código de Comercio, en cuanto al reemplazo del capitan.

(23) Para el ajuste de la tripulacion véanse los art. 870 i 871 del Código de Comercio.

parte, a la caja de marineros i ciudadanos chilenos desvalidos. (24)

La patente, la matrícula, rol de tripulacion i demas documentos que comprueben la nacionalidad de la nave, se remitirán al Ministerio de Relaciones Esteriores. (25)

Art. 86

En caso de comprar un chileno una embarcacion estranjera, exijirá del Cónsul documentos que hagan constar la validez i legalidad de la compra, i fianza que asegure el cumplimiento de las obligaciones que impone la lei de navegacion de la República. El Cónsul certificará estos documentos para que tengan su efecto en la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 87

Si no existiere Legacion de la República en el pais o estuviere a demasiada distancia del distrito consular, puede el Cónsul espedir el pasavante o pasaporte provisional que autoriza al buque a navegar con bandera chilena, en derechura a algun puerto de la República, para ser matriculado. El pasaporte podrá tambien autorizarlo para tocar en alguno o algunos de los puertos intermedios. (26)

Art. 88

El Cónsul tendrá derecho de exijir de todo capitan de buque mercante nacional, que reciba a su bordo i conduzca al puerto

(24) Véase el decreto de 13 de Enero de 1877.

(25) Esta disposicion está derogada por la del art. 24 de la lei de Navegacion.

(26) Este artículo en cuanto prohibe hacer escala en los puertos intermedios, parece que está derogado por la lei de Navegacion: *Véanse los arts. 19, 20, i final de esta lei.*

chileno de su destino, los marineros i ciudadanos chilenos destituidos i los desertores i delincuentes, con tal que no pasen de cuatro individuos por cada cien toneladas que mida el buque, i que el número total no sea mayor que el de los dos tercios de la tripulacion. (27)

Art. 89

Si los individuos que hayan de trasportarse pudieren emplearse en utilidad de la nave, exijirá el Cónsul que con la obligacion de prestar sus servicios se les trasporte gratuitamente. Los que no se encontraren en este caso, así como los desertores de la marina de guerra o del ejército i los reos de delitos graves, serán trasportados a costa del Erario, fijándose el pasaje por mútuo acuerdo del Cónsul i el capitan, atendida la duracion probable del viaje.

Art. 90

El Cónsul, al entregar los documentos relativos a cada buque que debe salir del puerto, exijirá que se le presente la lista de pasajeros, el manifiesto firmado de las mercaderías que componen el cargamento, con espresion de su valor aproximativo i de su nacionalidad, la licencia de las autoridades para partir i la carta de sanidad, para que vise estos papeles. Cuando las autoridades locales no espidieren carta de sanidad, la dará el mismo Cónsul.

Cuidará tambien que se cumpla con la lei de 3 de Agosto de 1852, relativa a pasajeros, i podrá suspender la salida del buque que la infrinjiere (28).

(27) El art. 101 de la lei de Navegacion ha reducido esta proporcion a la mitad del equipaje.

(28) La lei de 3 de Agosto de 1852 está derogada por el artículo final de la de Navegacion: *Véase el título X de esta última Lei.*

Art. 91

El Cónsul es la autoridad competente ante quien todo capitan de buque mercante que arribe por causa de avería debe hacer declaracion o protesta de ella, dentro del término señalado en el artículo 67. Esta declaracion se hará por escrito i será firmada por el capitan i dos o mas testigos, a satisfaccion del Cónsul.

Art. 92

Para el exámen del estado de la nave nombrará el Cónsu tres o mas peritos elejidos entre los capitanes chilenos que se encuentren en el puerto, i a falta de ellos, entre los capitanes estranjeros i constructores marítimos.

Art. 93

En vista del informe de los peritos, autorizará el Cónsul las reparaciones de la nave, o, declarada innavegable, permitirá su venta en pública almoneda, recojiendo los documentos i procurando la repatriacion de la tripulacion (29).

Art. 94

El Cónsul podrá autorizar asimismo la descarga, cuando sea de indispensable necesidad para practicar las reparaciones que el buque necesite, o para evitar daño o avería en el cargamento.

Art. 95

Reconociéndose que el cargamento ha padecido avería, se

(29) Véase el artículo 43 de la lei de Navegacion, que obliga a los ajentes consulares a disponer lo conveniente para que se reconozcan las naves chilenas que trafican entre puertos estranjeros.

procederá respecto de los jéneros deteriorados, conforme a lo que determinen los cargadores o sus representantes.

Art. 96

No hallándose en el puerto el cargador ni su representante, se reconocerán las mercaderías por peritos, que serán nombrados por el Cónsul; el cual dispondrá tambien, segun estime mas conveniente a los intereses de los dueños, su reembarque o su venta en pública almoneda, i en este segundo caso hará depositar el producto, deducidos los gastos i fletes, en persona de su confianza, para que se entregue a los cargadores o a quienes en derecho corresponda.

Art. 97

En el reconocimiento i liquidacion de la avería gruesa, si las partes interesadas no existieren en el puerto o no nombraren peritos para ello, los nombrará el Cónsul de oficio.

Al Cónsul toca aprobar la liquidacion i repartimiento de la avería gruesa, con audiencia instructiva de las partes o de sus lejítimos representantes.

Art. 98

Por regla jeneral, el Cónsul hará las veces de tribunal de comercio en todos los casos en que, segun las leyes mercantiles, se requiere autorizacion judicial para proceder a los reparos necesarios o a la venta de la nave; para la descarga i venta de los efectos, la justificacion, liquidacion i repartimiento de averías; o para procurar en puertos estranjeros los fondos con que se haya de cubrir los gastos urjentes de la nave. Pero la intervencion del Cónsul en estos actos no tendrá lugar cuando por las leyes o prácticas locales corresponda a las autoridades locales, o cuando las partes autorizadas ocurrieren a éstas.

Art. 99

El Cónsul entregará al capitan copia autorizada del espediente formado con motivo de las averías, i las demas piezas justificativas que el capitan pidiere, en guarda de sus derechos (30).

Art. 100

Los Cónsules dirijirán, en cuanto lo autoricen tratados o convenios de la República, o en cuanto las leyes o prácticas del pais lo permitan, todas las operaciones relativas al salvamento de los buques chilenos naufragados o encallados en las costas de sus distritos.

(30) Los artículos 91 a 99, relativos a la justificacion, regulacion i repartimiento de las averías comunes, materias de que trata el § 3 del título V., lib. III del Código de Comercio, están derogados por el artículo final de este Código.

Podria parecer vijente el artículo 98, a lo ménos, en cuanto establece la competancia de los Cónsules para conocer en estas materias, porque el artículo 1104 del Código de Comercio, el único que toca este punto, no determina el tribunal competente a que se refiere. En vista de los términos jenerales del artículo final del Código de Comercio, creemos, sin embargo, que este artículo ha perdido su fuerza legal.

Guarda silencio el Código acerca de los casos escepcionales a que se refiere la última parte de este artículo 98. Mas, por su propia naturaleza nos parece que la escepcion de que aquí se trata no ha menester del mandato espreso de la lei chilena.

En cuanto a las autorizaciones exijidas para la venta de las naves, para la contratacion de préstamos a riesgos marítimos i para la descarga en cierto caso, los artículos 846, 898, número 931, confieren directamente estas atribuciones al Cónsul chileno, i solo en defecto de él a otras autoridades. En lo relativo a estos puntos no ofrece dificultades la derogacion de este artículo 98.

Art. 101

En todo caso de nave naufragada o encallada, la persona que la mande entregará al Cónsul una relacion jurada de las circunstancias que hayan motivado el accidente.

El Cónsul recojerá todos los papeles i documentos que se salvaren, relativos a la nacionalidad i propiedad de la nave i cargamento; i cuando no le fuere posible trasladarse en persona al paraje de la costa en que se encuentra la nave, comisionará persona de su confianza que haga sus veces.

Art. 102

Tomadas las providencias mas urjentes, procederá el Cónsul a recibir declaracion circunstanciada al capitan, jente de mar i pasajeros que crea conveniente interrogar acerca de los hechos que tienda a establecer la neglijencia o dolo del capitan, o su inculpabilidad, i remitirá copia autorizada del resultado de esta indagacion, al Ministerio de Relaciones Esteriores. (31)

Art. 103

El Cónsul intervendrá en el inventario de los efectos salvados, i autorizará la particion del premio de salvamento i las demas inversiones, i en caso necesario, la venta en pública almoneda, de las mercaderias averiadas i los restos del buque: aprobará en fin, la liquidacion i decretará las adjudicaciones que por derecho correspondan.

(31) El artículo 24 de la lei de Navegacion manda remitir esta copia al Ministerio de Marina.

Art. 104

Presentándose los propietarios de la nave o cargamento, o sus lejítimos representantes, cesará la intervencion del Cónsul. Las operaciones del salvamento se continuarán por ellos, quedando obligados a pagar los gastos hechos i los que puedan sobrevenir.

Art. 105

En caso que los efectos salvados no basten para cubrir los gastos del salvamento i demas que correspondan a la nave, se costeará por cuenta del Estado la subsistencia, alojamiento, curacion i repatriacion de los náufragos chilenos. (32)

Art. 106

Prestará el Cónsul al jefe o comandante de las escuadras o buques de guerra que llegaren al puerto de su residencia, todos los ausilios que estén a su alcance para procurarles víveres, aguadas i otros objetos necesarios. Le suministrará igualmente las noticias que pudieren conducir al mejor desempeño del servicio i de los encargos que llevaren.

(32) Aunque el Código de Comercio trata tambien del salvamento de las naves que naufragan o encallan, nos parecen aun vijentes las disposiciones de los artículos 100 i 105, de esta lei por lo administrativo-judicial que contienen.

Los gastos de alimentacion i repatriacion serán del cargo del armador, si el buque ha naufragado o sufrido siniestro mayor; i en tal caso, el Cónsul efectuará la repatriacion con el valor de los restos del naufrajio, con los fletes de las mercaderias salvadas, con las ganancias del viaje, si las hubiere, o con cualquier otro valor procedente del buque o de la carga.—Véase el artículo 66 de la lei de Navegacion.

Art. 107

A requisicion de los capitanes de buques de guerra, reclamará el Cónsul, de las autoridades locales, la aprehension i entrega de los desertores; i se observará en este caso lo dispuesto por el artículo 75.

Art. 108

En cuanto al tratamiento i honores, los Cónsules, en sus relaciones con la marina de guerra nacional, gozarán de los que correspondan a su clase, conforme a lo dispuesto en artículo 23.

TÍTULO IV

Disposiciones jenerales

Art. 109

Los Cónsules llevarán en sus oficinas los rejistros i libros que exije la ejecucion de esta lei, conformándose a las instrucciones que se les trasmitieren por el Ministerio de Relaciones Esteriores.

Art. 110

Los rejistros de nacimientos, matrimonios o muertes, los de protestas, contratos o últimas voluntades, i los relativos a la marina nacional i al ejercicio de las funciones judiciales, se llevarán en conformidad a las reglas prescritas para las oficinas o funcionarios que ejercen las mismas funciones, o intervienen en actos de la misma clase en Chile.

Art. 111

En los Consulados en que hubiere Canciller, los rejistros correrán a cargo de éste i bajo su responsabilidad; pero las copias autorizadas que diere serán visadas por los Cónsules respectivos.

Art. 112

Si en los Consulados se hiciere depósito de dinero o especies, el libro en que dichos depósitos deben anotarse se sujetará a las formalidades establecidas para las oficinas recaudadoras o pagadoras de la República. Un estracto de este libro se pasará anualmente al Ministerio de Relaciones Esteriores.

Art. 113

Los Cónsules llevarán cuenta de todas las entradas i gastos del Consulado, i en el mes de Enero de cada año pasarán al Ministerio de Relaciones Esteriores un balance detallado de lo correspondiente al año precedente.

Art. 114

Los Cónsules i Cancilleres no podrán adquirir para sí los objetos o efectos que por resolucion de ellos o con su aprobacion se vendieren en públıca almoneda.

Art. 115

Los Cónsules cobrarán por los respectivos actos consulares, los derechos que a continuacion se espresan:

1.° Por sentar en su rejistro partidas de nacimiento, matrimonio o muerte, un peso................................ $ 1 00

2.° Por cualquiera otra anotacion o asiento relativo al estado civil de la persona, el mismo derecho............. 1 00

3.° Por estender dilijencias en que el Cónsul obre en el carácter de funcionario judicial, sea para notificar un fallo o resolucion, practicar una citacion o un reconocimiento de firma o documento, notificar una asignacion, o la renuncia o aceptacion de un derecho, la oposicion a algun acto o convenio, la aceptacion o repulsa de la operacion de peritos, de árbitros o de intérpretes, o del nombramiento de los mismos, o por otros actos de la misma clase, un peso.. 1 00

4.° Por asistir fuera de su despacho a un reconocimiento, o a practicar vista de ojo, o a la oposicion de ellos, o a reconocer o quitar los que se hubieren colocado, o a ejecutar un embargo, tres pesos, si la dilijencia no exijiere mas de tres horas de tiempo, i un peso mas por cada hora que excediere.

5.° Por concurrir a la formacion de inventario, entrega de bienes u otra dilijencia de la misma clase, cuatro pesos, si el tiempo no excediere de tres horas, i un peso mas por cada hora de exceso.

Cuando llamado a intervenir en la formacion de inventario fuere requerido para intervenir en la tasacion de los bienes, cobrará ademas el uno por ciento sobre el valor de tasacion.

6.° Por estender en su rejistro escrituras relativas a cualquiera clase de contratos, protestas o cualquier otro instrumento que le corresponda otorgar en su carácter de notario público, tres pesos................................ $ 3 00

7.° Por estender testamentos, o cualquiera otra última voluntad, cuatro pesos.. 4 00

Si debiere salir de su despacho para el otorgamiento de estos instrumentos, cobrará tres pesos mas, con tal que el tiempo empleado no exceda de tres horas, i un peso mas por cada hora de exceso. Tanto respecto de las escrituras como de los testamentos, si excediere de un pliego lo escrito, cobrará un peso mas por cada pliego de orijinal.

8.° Por intervenir en la venta pública de bienes, cuando su intervencion fuere requerida, uno i medio por ciento hasta la cantidad de cinco mil pesos, i medio por ciento sobre lo que excediere de esta suma.

9.° Por la intervencion que le correspondiere en la administracion de bienes de ausentes o intestados, o en la realizacion o venta de los mismos, cuando segun la lei debiera tenerla, el dos por ciento sobre lo que recaudare en dinero o sobre lo que produjeren los bienes que se enajenaren.

10. Por la administracion, realizacion o venta de bienes de chilenos ausentes o intestados, cuando por las leyes o prácticas del pais en que funcionan les correspondiere ejercerlas personalmente, dos por ciento sobre lo que se recaudare en dinero o lo que produjeren los bienes vendidos, i el uno por ciento sobre el resto de los bienes que simplemente administren.

11. Por el depósito hecho en el Consulado, de mercaderias o dinero, uno por ciento sobre el valor de las primeras o sobre la cantidad del segundo.

12. Por representar i defender derechos de chilenos ausentes, ante los tribunales del pais, los mismos derechos que se pagan al procurador judicial en dicho pais.

13. Por espedir carta salida de un buque o carta de sanidad, cuando a él le correspondiere, dos pesos...... $ 2 00

14. Por visar carta de salida, de sanidad o cualquier otro de los papeles de buque, cincuenta centavos...... 0 50

15. Por recibo i entrega del depósito que debe hacerse en el Consulado de los papeles de todo buque chileno que mida mas de ciento cincuenta toneladas, dos pesos.. 2 00

Si el buque midiere ménos de ciento cincuenta toneladas, cobrará un peso.................................... 1 00

16. Por espedir certificado de visita de buque para reconocer sus escotillas, carga, etc., dos pesos........... 2 00

17. Por intervenir en el arreglo de salarios de individuos de la tripulacion i autorizarlo, un peso.............. 1 00

18. Por la resolucion que pronunciare en casos de cuestien sobre pasaje, lo mismo.............................. 1 00

19. Por un pasavante o patente provisional para que un buque tome pabellon chileno i navegue para algun puerto de la República, a fin de matricularse allí, veinte pesos.. 20 00

20. Por intervenir en la enajenacion de un buque de mas de ciento cincuenta toneladas, veinte pesos......... 20 00

21. Por protesta marítima o la declaracion o esposicion que los capitanes de buque hicieren ante el Cónsul a su llegada a un puerto estranjero sobre lo ocurrido en el viaje, dos pesos.. 2 00

Si hubiere de tomarse declaraciones a individuos de la tripulacion o que hayan ido en el buque, cobrará cincuenta centavos por cada declaracion.................... 0 50

I si lo escrito excediere de un pliego, cobrará ademas un peso por cada pliego mas del orijinal.

22. Por cada anotacion de baja o alta en el rol, o mencion en él de embarque o desembarque de pasajeros, o por cualquiera otra anotacion que se le exija haga en dicho rol, cincuenta centavos................................ 0 50

23. Por el auto que el Cónsul espida prestando su aprobacion a la distribucion de avería, o la resolucion que espidiere en vista de informe de peritos declarando que debe tomarse préstamo a lo gruesa, de desembarcarse o embarcarse la carga o abandonarse el buque, cinco pesos.. $ 5 00

24. Por intervenir, cuando fuere requerido, en el acto de levantar un empréstito a la gruesa, medio por ciento sobre la cantidad que importare.

25. Por su intervencion en la venta de mercaderías averiadas o que no puedan conservarse hasta la reparacion del buque, medio por ciento sobre el valor.

26. Por asistencia en caso de naufrajio u otro accidente de

algun buque nacional, los gastos de viaje, i cinco pesos diarios por espensas.

27. Por espedir pasaportes, un peso.................... $ 1 00

28. Por certificados de vida, dos pesos................. 2 00

29. Por certificados de matrícula, de nacionalidad, de destino, de desembarque o de cualquiera otra clase, i por visar un pasaporte, cincuenta centavos.................... 0 50

30. Por legalizar documentos con la firma i sello del Cónsul, un peso.. 1 00

31. Por depósito o entrega de documentos en el archivo del Consulado, cincuenta centavos................. 0 50

32. Por su asistencia fuera del lugar de su residencia a cualquier acto para que se requiera su intervencion, cinco pesos por dia i los costos del viaje.

33. Por copia de documentos otorgados ante él, o papeles depositados en el Consulado, o cualquiera otro documento de que se quiera copia autorizada por el Cónsul, cincuenta centavos por cada medio pliego.

La pájina debe contener veinte i cinco líneas, i doce sílabas cada línea, i en esta conformidad se cobrará el derecho.

Todo documento, aunque no llene una pájina, i toda pájina, aunque solo esté empezada, se reputan íntegros.

Todas las dilijencias practicadas por el Cónsul en causa criminal, i los espedientes i sumarios a que ésta diere lugar, se harán i despacharán grátis.

Constando la pobreza del chileno que ocurra al consulado, el Cónsul le eximirá del pago de derechos.

Art. 116

Cuando en virtud de tratados, prácticas recibidas o por otros motivos, los Cónsules chilenos debieren intervenir en el despacho o aforo de mercaderías destinadas a ser internadas en Chile, o esportadas desde los puertos de Chile para el pais en que el Cónsul funciona, sea en tránsito o como nacionalizadas, si el

Cónsul tuviere sueldo asignado, solo podrá cobrar los siguientes derechos:

1.° Por la confrontacion que practicare para reconocer la conformidad del cargamento en sus bultos, números i especies, i las que contengan la póliza, guia o manifiesto de la aduana de la procedencia, dos pesos, i si el tiempo excediere de una hora, un peso por cada hora mas de trabajo.

2.° Por poner sellos en los marchamos de los bultos, cuando tal operacion se solicitare, cincuenta centavos.. $ 0 50

Los demas actos que ejecutare con referencia a lo prescrito en este artículo, como poner visto bueno, visar pólizas, manifiestos, etc., los desempeñará grátis.

Art. 117

En cada Consulado existirá de manifiesto un ejemplar de esta tarifa.

Art. 118

Para calcular los derechos establecidos por esta Tarifa en moneda estranjera, el peso o duro chileno se reputa de igual valor a los pesos fuertes de las otras Repúblicas Hispano-Americanas, al *dollar* de los Estados Unidos, al *crown* o pieza de cinco chelines de la Gran Bretaña, i a las piezas de cinco francos o cien sueldos de Francia; i el valor de esta última servirá para calcular el importe de los derechos en los paises donde no hubiere una moneda de las aquí espresadas.

Art. 119

No podrán cobrarse otros ni mas subidos derechos que los determinados en esta Tarifa.

Art. 120

Los Ajentes consulares con comision especial percibirán los mismos derechos que los Cónsules; pero darán a éstos un tercio, que se destinará a la caja de chilenos desvalidos.

Art. 121

Las faltas o excesos que los Cónsules cometan en el desempeño de sus funciones, sea que no ejecuten los actos a que están obligados, o que excedan en el uso de sus facultades, o que exijan derechos o emolumentos superiores a los que esta lei les señala, serán reprimidos por el Gobierno con suspensiones, remocion, o amonestacion, segun los casos. Si las faltas o excesos merecieren pena mas grave, será deferido su conocimiento a la autoridad judicial competente.

El Cónsul que fuere sometido a juicio cesará en sus funciones.

Art. 122

Todo capitan o individuo que mande buque mercante chileno i resistiere sin motivo lejítimo a las requisiciones legales de los Cónsules, o que les falte al respeto debido, será penado con una multa de diez a doscientos pesos, por el Comandante Jeneral de Marina. Podrá tambien ser penado con una prision que no exceda de un mes, o con una privacion de oficio por cuatro meses, si la gravedad de la falta diere mérito a ello.

El Cónsul, cuando ocurriere cualquier caso de éstos, dará parte al Gobierno i a la Comandancia Jeneral de Marina, acompañando los antecedentes.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien

aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto en todas sus partes como lei de la República.

MANUEL MONTT.

Antonio Varas.

Nota—Véanse en lo relativo al comercio con la República Arjentina, el § 9 del tít. XVI de la Ordenanza de Aduanas i el § 2 del tít. X del Reglamento de Aduanas.

---

68. Venta de naves en puertos estranjeros.—Se dictan diversas prescripciones relativas a la venta de naves nacionales, de ménos de cincuenta toneladas de arqueo, en puertos estranjeros.

Santiago, 13 de Agosto de 1867.

Teniendo en consideracion que las embarcaciones de ménos de cincuenta toneladas de arqueo que se construyen en astilleros de la República para ser vendidas en puertos estranjeros del Pacífico no cumplen en ocasiones con las prescripciones del decreto de 5 de Agosto de 1859 i burlan las del reglamento consular de 1860, segun resulta de los informes dados sobre este asunto por el Cónsul de Chile en el Callao; conviniendo poner remedio a los abusos que se cometen al amparo de las facilidades que ofrece a la industria de la construccion de embarcaciones menores el citado decreto de 5 de Agosto, i atendiendo a lo que sobre esta materia espone la Comandancia Jeneral de Mariná i el espresado Cónsul,

Decreto:

Art. 1.° Los dueños de embarcaciones menores de cincuenta toneladas construidas en astilleros de la República para ser vendidas en puertos estranjeros del Pacífico, al solicitar el pasavante para que la embarcacion pueda navegar al puerto de su destino, rendirán una fianza del doble de la cantidad que le co-

rresponda pagar al Cónsul cuya jurisdiccion alcanza al punto de la venta, segun lo dispuesto por el reglamento consular de 1860, a satisfaccion de la autoridad marítima del puerto de construccion.

Art. 2.° El Cónsul respectivo dará al dueño o patron de la embarcacion vendida, un certificado por el cual conste que la venta ha sido hecha con arreglo a la lei, certificado que será presentado a la autoridad marítima correspondiente para que en vista de él se cancele la fianza.

Art. 3.° Si despues de cuatro meses a contar de la fecha en que salió la embarcacion del puerto de construccion no se presentare a la autoridad mencionada el antedicho certificado, ella hará efectiva la fianza, destinando una parte al pago íntegro de los derechos del Cónsul i el resto a beneficio de la Municipalidad del departamento en que se hubiere construido la embarcacion.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Federico Errázuriz.

---

69. Venta de naves en puertos estranjeros.—Nota del Ministerio de Marina fijando la aplicacion del decreto anterior.

Santiago, 30 de Enero de 1868.

Las dos dudas que el gobernador marítimo de Maule ha espresado acerca del cumplimiento del Supremo Decreto de 13 de Agosto de 1867, i que US. me comunica en su nota de 15 del corriente, núm. 129, las resolverá US. a aquel funcionario de la manera siguiente:

A la 1.ª, que los dueños de embarcaciones menores que se vendan en puertos donde no hai Cónsul o Ajente consular, deben, para los efectos del citado decreto, solicitar los documentos del

caso del Cónsul residente en el puerto mas próximo al de la venta; i

A la 2.ª, que la presentacion de un documento de la autoridad marítima del puerto estranjero en que no ha podido efectuarse la venta de la embarcacion, que acredite este hecho, basta para la cancelacion de la fianza.

Como la resolucion de las dudas consultadas en el sentido que acabo de espresar, podria dar márjen a que algunos dueños de embarcaciones menores cometieren los fraudes que ha querido evitar el decreto de 13 de Agosto de 1867, US. empeñará el celo del gobernador marítimo de Maule a fin de prevenir que esos fraudes se repitan.

Dios guarde a US.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

70. **Venta de naves en puertos estranjeros.**—Se fija el alcance del art. 85 del reglamento i se dictan reglas relativas al cambio de bandera de naves nacionales i renuncias de sobresueldos hecha por los tripulantes.

Santiago, 13 de Enero de 1877.

Visto el oficio fecha 20 de Diciembre último del Cónsul de la República en el Callao, en que solicita una resolucion en el reclamo iniciado en 1869 por los señores Cerveró i C.ª a nombre de los señores Canevaro e hijos de Lima, quienes han pretendido estar exentos de todas las obligaciones que impone el artículo 85 del Reglamento Consular en el cambio de bandera i licenciamiento de las tripulaciones de varias lanchas de su propiedad construidas en astilleros de la República i llevadas al Callao con pasavante nacional, visto, ademas, el informe respectivo que el espresado funcionario espidió oportunamente i en que comprueba

haber ceñido su conducta a las prácticas legales i resoluciones establecidas para el amparo de las tripulaciones de las naves nacionales que sean licenciadas en puertos estranjeros; i ademas,

Considerando:

1.º Que las lanchas i cualesquiera otras embarcaciones menores que navegan con las condiciones de embarcaciones principales están, por este solo hecho, colocadas en la categoría de naves, segun el artículo 823 del Código de Comercio;

2.º Que el artículo 85 del Reglamento Consular no tiene otro propósito que el de protejer la repatriacion de los tripulantes de las naves que sean licenciados en puertos estranjeros, i este licenciamiento tiene necesariamente que efectuarse tanto en el caso de venta como en el de cambio de bandera de una nave;

3.º Que no estando claramente establecido en el artículo 85 citado el derecho que puedan tener los tripulantes licenciados para renunciar en favor de los dueños o armadores de las naves las dos terceras partes de los sobresueldos destinados a su repatriacion, i habiendo esto dado lugar a abusos mui perjudiciales a la suerte de muchos tripulantes i contrario al espíritu de nuestro Reglamento Consular;

4.º Que debiendo recaer una solucion a que deben someterse tanto los señores Canevaro e hijos, en la cuestion que han promovido, como todos los demas interesados que se hayan venido encontrando en igual caso i que sirva al mismo tiempo de regla fija de conducta a nuestros cónsules para la solícita proteccion que se debe a las tripulaciones licenciadas en puertos estranjeros,

Decreto:

Art. 1.º Toda embarcacion menor de cincuenta toneladas que navegue con un pasavante espedido por autoridad competente de la República, debe considerarse en la categoría de nave, para los efectos del Reglamento Consular.

Art. 2.º Para los efectos del licenciamiento de las tripulacio-

nes, debe considerarse el cambio de bandera de una nave lo mismo que el de venta.

Art. 3.° No se aceptarán como válidas las renuncias que ántes de efectuarse la venta o cambio de bandera de una nave hubieren hecho una parte o el todo de sus tripulantes de los sobresueldos destinados a la repatriacion de que trata el artículo 85 del Reglamento Consular, si aquellas no son ratificadas ante el respectivo Cónsul.

Los tripulantes que hicieren esta ratificacion perderán para lo sucesivo todo derecho a ser repatriados por cuenta de la oficina consular.

Art. 4.° Si ántes de la venta o cambio de bandera hubiese sido licenciada parte o el todo de la tripulacion, de modo que no hubiese individuos con opcion a las dos partes de sobresueldo de que habla el artículo anterior, en todo caso deben éstas hacerse efectivas sobre el personal completo del rol de la nave, i aplicarlas a la caja de marineros i ciudadanos chilenos inválidos.

Tómese razon, comuníquese, anótese i publíquese.

PINTO.

José Alfonso.



71. Datos estadísticos.—Circular a los Cónsules de Chile en el estranjero relativa a la remision de datos estadísticos, agrícolas, mineros i comerciales.

Santiago, 28 de Diciembre de 1871.

Este Ministerio se propone estudiar detenidamente el estado de nuestras relaciones comerciales con el pais de la jurisdiccion de ese Consulado, a fin de dar cuenta al Congreso Nacional en su próxima sesion, que debe inaugurarse el 1.° de Junio del año entrante, del grado de desarrollo que haya adquirido nuestro

comercio en el esterior, i en particular con el punto o puntos de residencia de Ud., para que este Cuerpo pueda juzgar con acierto de la situacion en que nos encontramos a este respecto, i de las leyes que mejor convenga dictar para su ensanche i proteccion. No ménos importante seria el estudio de esta situacion si él nos demostrase la necesidad o conveniencia de algunas medidas prácticas que, estando dentro de la esfera de las atribuciones que la Constitucion o la lei confieren al Presidente de la República, fuera oportuno establecer o reformar.

Con esta mira me dirijo a Ud. para que, haciendo todo el esfuerzo que sea posible, procure remitir a este Departamento, con la oportunidad debida, todos los datos que tengan relacion con el objeto ántes indicado, tales como los siguientes:

1.° La estadística jeneral del comercio del pais, i en particular del puerto o puertos en que esté situado el Consulado que Ud. desempeña.

2.° La produccion agrícola i minera de ese pais i el consumo que haga del cobre i otros minerales, i del trigo, harina, lana i demas productos de la agricultura de Chile.

3.° Los paises de donde se surte ordinariamente esa nacion de estos artículos, i las ventajas que esos mercados tengan sobre el nuestro.

4.° Los derechos de aduana i otros impuestos con que estén gravados los efectos de importacion de Chile, i en especial los agrícolas.

5.° Las causas o motivos que obstan por ahora al mayor incremento i desarrollo del comercio de Chile en ese pais, detallando con precision los medios que, en concepto de ese Consulado, serian mas propios i conducentes para removerlos.

Es probable que en algunos de los distritos consulares comprendidos en esta circular, nuestras relaciones comerciales no existan propiamente, o sean de mui escasa importancia. En tal caso la atencion de Ud. debe dedicarse especialmente a estudiar el modo de crear esas relaciones o de ensancharlas, comunican-

do a este Ministerio las medidas que Ud. crea conveniente adoptar para conseguir este propósito.

Corresponderia despues a mi Gobierno o a nuestros productores i comerciantes el apreciar en su justo valor las indicaciones de Ud., pues este Ministerio se propone tambien dar a la publicidad los informes que en adelante se obtengan de nuestros Ajentes consulares en el estranjero sobre el comercio de Chile con todos las paises de sus relaciones.

Dios guarde a Ud.

ADOLFO IBAÑEZ.

---

72. Datos estadísticos.—Circular a los Cónsules de Chile en América ampliando la circular anterior.

Santiago, 3 de Enero de 1872.

El comun porvenir i las estrechas relaciones que unen a todos los paises de la América, justifican una ampliacion a la circular de este Ministerio, de 28 de Diciembre pasado, respecto de las indicaciones en ella contenidas. Esta ampliacion, que recomiendo a Ud. especialmente, tiene por objeto estrechar mas i mas nuestras relaciones comerciales con las diferentes secciones de la América i remover los obstáculos que pudieran estorbarlas haciéndolas ménos provechosas.

La repeticion de ciertos hechos ha traido a este Ministerio el convencimiento de que seria sobremanera útil i conveniente conocer con exactitud el número i condicion de los chilenos residentes en el lugar de la jurisdiccion de Ud., las industrias o profesiones a que se han dedicado, la duracion de su permanencia en ese punto, las espectativas que los llevan allí i las causas que jeneralmente los obligan a cambiar de residencia: las facilidades que encuentran para el trabajo, la conducta que siguen en sus relaciones con la autoridad i la que sigue ésta respecto de ellos. En resúmen, todo lo que se roce directa o indirecta-

mente con los intereses materiales, comerciales o sociales de la colonia chilena.

En posesion de datos semejantes, Ud. comprenderá que se haria mucho mas eficaz que hoi la proteccion que debe el Gobierno a los nacionales que se encuentran fuera del territorio de la República, i que, conocidas las causas de su malestar, podria atender con prontitud a sus necesidades, dictando medidas conducentes a ello, poniendo obstáculos a las emigraciones perjudiciales o dando nuevas facilidades a las que favoreciesen los intereses de Chile.

El Gobierno llegaria a encontrarse en situacion de proceder de esta manera si Ud., dando una prueba mas de patriotismo, dirijiera sus investigaciones a la averiguacion mas exacta, en en cuanto sea posible, de los puntos siguientes:

1.° Número total de chilenos establecidos i transeuntes en el distrito de Ud., con especificacion del sexo, edad, estado civil i tiempo de permanencia fuera del territorio chileno.

2.° Número de los matriculados en el rejistro del Consulado i de los no matriculados. Causas porque no se matriculan.

3.° Aumento o disminucion progresivos de la colonia chilena durante los últimos cuatro años. Causas probables de este movimiento.

4.° Aliciente para los emigrados, trabajos a que se dedican, facilidades que encuentran.

5.° Intereses chilenos radicados en el distrito de Ud.

6.° Reclamaciones interpuestas por ese Consulado en proteccion de los intereses i de los derechos de nuestros nacionales.

I en fin, todo aquello que Ud. creyere oportuno i conveniente poner en conocimiento del Gobierno.

El resultado de las investigaciones que recomiendo a Ud., deberá dirijirlo a este Departamento al mismo tiempo que el informe a que se refiere la circular mencionada, i en una seccion del mismo.

Dios guarde a Ud.

ADOLFO IBAÑEZ.

---

73. Datos estadísticos.—Circular a los Cónsules de Chile en el estranjero, relativa a los informes pedidos por las circulares anteriores.

Santiago, 8 de Enero de 1873.

En paquete separado recibirá Ud. un ejemplar de la estadística del comercio de la República durante el año de 1871 i otro de cada una de las Memorias que los miembros del Gabinete han presentado al Congreso en el curso del año 1872, relativas a los diversos ramos de la administracion que le están confiados.

Llamo a Ud. particularmente la atencion en la Memoria de de Relaciones Esteriores hácia los informes de los Cónsules, que mi Gobierno ha leido con especial interes i que este Departamento obtuvo en contestacion a la circular de 28 de Diciembre de 1871, i del 3 de Enero de 1872, de efecto permanente, que deben ser contestadas todos los años i que se encuentran en la citada Memoria.

Entre los informes consulares a que me refiero, encontrará Ud. mas de uno que le sirva de modelo para la redaccion de que debe remitir Ud. a este Ministerio con la oportunidad necesaria para que puedan darse a la prensa en la primera quincena de Mayo próximo, pues los informes que lleguen posteriormente a esa época no serán incluidos en la Memoria que se prepara.

Apénas considero necesario insinuar al celo i patriotismo de Ud. i a la intelijencia con que desempeña sus funciones consulares, lo conveniente que seria abrazar en el informe, no solo el movimiento del comercio en el punto de su residencia, sino tambien todas aquellas indicaciones relativas a las industrias, ciencias i artes que puedan ser aplicadas en Chile i que a juicio de Ud. merezcan ser tomadas en consideracion.

Dios guarde a Ud.

ADOLFO IBAÑEZ.

74. Forma de las comunicaciones.—Circular a los ajentes diplomáticos i consulares de la República prescribiendo las reglas relativas a la forma de las comunicaciones oficiales.

Santiago, 10 de Febrero de 1873.

La necesidad de arreglar del mejor modo posible el archivo de este Ministerio i de conservar los oficios orijinales que a él se dirijen, han hecho ver la conveniencia de adoptar las medidas que a continuacion recomiendo a US., salvo los casos en que no sea posible darles exacto cumplimiento:

1.° El papel en que US. dirijirá en lo sucesivo sus comunicaciones i los anexos a ellas, será blanco, con o sin timbre, sellado o con el sello de esa oficina i tan consistente como sea dable;

2.° Las dimensiones del papel serán las del presente pliego (1), el cual hará US. medir exactamente, dejando en su archivo constancia de la medida;

3.° Las comunicaciones que tengan uno o mas documentos anexos, deberán tener una indicacion en el márjen, i los anexos igualmente deberán tener una referencia a la nota a que pertenecen; i

4.° Se recomienda el mas escrupuloso cuidado en la numeracion de las comunicaciones, la cual deberá comenzar desde el 1.° de Enero de cada año.

Dios guarde a US.

ADOLFO IBAÑEZ.

---

75. Despachos rogatorios.—Se reglamenta la tramitacion de los despachos rogatorios remitidos fuera de la República o recibidos del estranjero.

(1) Un rectángulo de 0,216 metros de base i 0,321 metros de altura.

Santiago, 5 de Mayo de 1873.

Considerando que por el art. 1.° del decreto de 25 de Junio de 1859 se estableció que todo exhorto o carta rogatoria librada de oficio o a peticion de parte por tribunales o juzgados de la República i destinados a ser cumplidos por autoridades de otros paises, deberia presentarse al Ministerio de Relaciones Esteriores para que por su conducto se recomendase el despacho de ellos al Gobierno del pais a que fuesen dirijidos;

Considerando que en la práctica no ha sido posible dar perfecto cumplimiento a lo dispuesto en ese decreto, por cuanto el Gobierno de Su Majestad Británica ha rehusado prestar su accion oficial en asuntos de esta naturaleza que segun las leyes británicas, deben ser ajitados solamente por los particulares a quienes concierna, i por cuanto el Gobierno de los Estados Unidos, si bien se ha dignado acceder alguna vez a la peticion del Gobierno de Chile, lo ha hecho declarando que no reconoce esa obligacion i que solo por un acto de deferencia ha acordado su concurso en determinados casos;

Considerando que, ademas del inconveniente señalado, ofrece el de que los particulares no acuden a veces por medio de procuradores espensados a activar i cubrir en el estranjero los gastos que orijinan las actuaciones solicitadas en las cartas rogatorias, dejando al Gobierno la carga de cubrir aquellos desembolsos;

Considerando que por el art. 2.° del mismo decreto se establece que los tribunales i juzgados nacionales no deben dar cumplimiento a las cartas rogatorias que les dirijan autoridades estranjeras, miéntras no conste que ellas han sido presentadas al Ministerio de Relaciones Esteriores i espedídose por éste la órden correspondiente para su despacho; i

Considerando que con frecuencia i a propósito de esas mismas cartas rogatorias, ocurren los interesados a hacer ante el

Ministerio de Relaciones Esteriores jestiones judiciales que deben ser tomadas en consideracion por una autoridad diversa,

He acordado i decreto:

Art. 1.°

En adelante todo despacho rogatorio que libren los tribunales o juzgados de la República será remitido a la Corte Suprema de Justicia, la cual lo enviará al Ministerio de Relaciones Esteriores para que éste a su vez lo haga llegar a poder de la Legacion o Consulado de Chile establecido en el lugar en que el despacho deba ser cumplido. Las legaciones i consulados de la República se limitarán en estos casos a servir solo de órganos de trasmision, a no ser que se trate de procedimientos de oficio, en los cuales deben asumir una representacion activa, i a poner las cartas rogatorias a disposicion de los interesados para que éstos procuren su cumplimiento ante las autoridades respectivas.

Art. 2.°

Todo despacho rogatorio librado por autoridad estranjera que se presentare al Ministerio de Relaciones Esteriores será remitido sin tardanza a la Corte Suprema, la cual le dará el curso que estimare conveniente i oirá las jestiones que a ese respecto creyeren oportuno practicar los interesados.

Art. 3.°

Queda derogado el decreto de 25 de Junio de 1859.

Anótese, comuníque i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Abolfo Ibañez.

---

76. Despachos rogatorios.—Se ordena indicar en los exhortos que deben ser diligenciados fuera de la República el nombre de la persona que se apodera para dilijenciarlos.

Santiago, 20 de Octubre de 1876.

Habiéndose observado que en la tramitacion actual de los exhortos que las autoridades judiciales de la República dirijen por conducto del Ministerio de Relaciones Esteriores para ser ejecutados fuera del pais, puede tener cabida el abuso de que se presente para practicar las dilijencias alguna persona que no sea realmente el apoderado de la parte interesada, embarazando de este modo la ejecucion de los exhortos; con el propósito de impedir este abuso i de acuerdo con lo espuesto sobre la materia por la Excelentísima Corte Suprema de Justicia, en su oficio número 141, de fecha 13 del corriente,

He acordado i decreto:

La parte interesada espresará en el mismo escrito en que pide el despacho del exhorto que debe ser ejecutado fuera del pais, el nombre de la persona o personas a quienes apodera para practicar las dilijencias que se solicitan.

Comuníquese, publíquese i anótese.

PINTO.

José Alfonso.

---

77. Legalizacion de documentos.—Circular dirijida al Cuerpo Consular de la República en el estranjero relativa a la legalizacion de documentos.—(Reiterada en 12 de Febrero de 1884).

Valparaiso, 27 de Enero de 1884.

Con frecuencia se presentan a este Ministerio documentos

emanados de paises estranjeros i destinados a producir efectos legales en el nuestro. Para este fin dichos documentos deben venir autorizados por la firma de un funcionario consular de la República en el lugar de su procedencia, debiendo dicha firma ser legalizada, a su vez, por esta Cancillería. Pero en ocasiones sucede que los documentos de mi referencia llevan al pié, en lugar de la firma del funcionario consular nombrado por este Gobierno, la de algun subrogante accidental del Cónsul i nombrado por éste en el carácter de Ajente consular para los casos previstos en el reglamento respectivo, pero sin ponerlo en conocimiento del Ministerio de Relaciones Esteriores, como lo previene el mismo Reglamento. Debe advertirse asimismo que, aun estando reconocido dicho Ajente, su sola firma, si no se halla acompañada del visto bueno del Cónsul que lo hubiere nombrado, no basta para autenticar ciertos documentos, segun lo dispuesto el Reglamento Consular ántes citado.

Debo, en consecuencia, llamar la atencion de Ud. a los artículos 15 i 26 del espresado Reglamento i encarecerle su mas puntual observancia. Me cumple asimismo prevenir a Ud. que para los efectos de identificar en esta Cancillería las firmas de los Ajentes consulares, conviene que al tiempo de dar cuenta de su nombramiento al Ministerio, se acompañe en el mismo oficio, o en pliego sepárado, la firma auténtica de dicho Ajente, certificada por el funcionario de quien dependiere.

Dios guarde a Ud.

ANICETO VERGARA ALBANO.

---

78. Informaciones consulares.—Se reglamentan las informaciones consulares que envien los funcionarios respectivos.

(Circular al Cuerpo Consular de Chile)

Santiago, 10 de Setiembre de 1887.

Tiene el propósito este Departamento de hacer publicar regularmente en el *Diario Oficial* de la República todos aquellos datos de un carácter comercial, industrial o noticioso que remitan nuestros funcionarios consulares i que puedan ofrecer interes para el pais.

Estima el infrascrito, que si bien por este medio no se logra estimular en una forma directa el desarrollo de nuestras relaciones comerciales con los paises estranjeros, se propende al ménos a tal resultado en una forma que puede presumirse eficaz, ya que así podrán las personas que en ello tengan interes basar sus cálculos i negociaciones sobre informaciones de fuente oficial i del todo fidedignas.

Podrá de este modo saberse con certeza cuáles son los puertos estranjeros con los cuales mantenemos mas frecuentes relaciones comerciales, cuáles son en cada uno de esos mercados los artículos que tienen mas demanda i cuáles son los que se esportan en mayor cantidad. En una palabra, el intento del infrascrito es que el público pueda formarse por este medio cabal concepto, hasta donde ello sea posible, sobre la importancia relativa que en el órden mercantil, deba atribuirse a cada plaza, i especialmente con relacion a nuestro pais.

En esta virtud paso a indicar a Ud. las instrucciones a que, en órden a esta materia, deberá sujetarse ese Consulado:

1.° Los oficios destinados a aparecer en el *Diario Oficial*, en la seccion especial de que se hace mérito, deberán llevar el rubro jeneral de «Informaciones consulares», sin perjuicio de que cada materia de que en él se trate tenga el título particular que le corresponda.

2.° Se cuidará de no incluir en estos oficios ninguna informacion de carácter reservado, ni, en jeneral, aquellas materias que

correspondan a los asuntos propios del Consulado en sus relaciones con el Gobierno.

3.° Las materias que especialmente deben tratarse en las «Informaciones consulares» son las siguientes:

a). Produccion agrícola, minera e industrial de ese pais i consumo que él hace en cada ramo.

b). Consumo de los productos de Chile si lo hai, i, en caso de no haberlo, espectativas de colocacion que tendrian esos productos si se introdujeran en aquel mercado.

c). Precios corrientes en el lugar de la residencia del Cónsul, de los productos chilenos que en concepto de éste podrian tener colocacion allí, i de los artículos producidos en ese pais que podrian ser vendidos en Chile.

d). Datos sobre los medios de trasportes existentes entre la plaza comercial de la residencia del Cónsul i los puertos de esta República, con especificacion de los fletes usuales para las diversas mercaderías, i manera de incrementar i abaratar esos medios de trasporte.

e). Impuestos aduaneros i demas que gravan o que habrian de gravar las importaciones chilenas.

f). Arbitrios que a juicio de ese Consulado podrian escojitarse con mejor éxito para el desarrollo de las relaciones comerciales de Chile con el pais, i especialmente con la plaza en que el Cónsul tiene su residencia.

g). Datos estadísticos jenerales sobre el comercio i agricultura del pais, i en particular del distrito adscrito al Consulado.

h). Informaciones jenerales, de carácter estadístico, sobre los chilenos radicados en ese distrito consular, i en especial sobre los que estén consagrados al comercio, agricultura o industria.

i). Informes sobre la industria i las manufacturas principales del pais de la residencia del Cónsul.

j). Descripcion de aquellos procedimientos industriales i de aquellos inventos, máquinas o aparatos que a juicio del Cónsul puedan introducirse i aplicarse útilmente en Chile.

A estas descripciones acompañarán los impresos, láminas i

diseños que hagan al caso i que el Cónsul conceptúe necesarios paro su mejor intelijencia.

k). Informes sobre los nuevos sistemas i métodos de enseñanza, i en jeneral sobre todo lo tocante a la instruccion pública en ese distrito consular.

l). Informaciones de carácter noticioso sobre el movimiento que en ese pais se realiza en las ciencias, artes, letras, etc.

Al poner en su conocimiento las instrucciones que preceden, me halaga la conviccion de que ellas tendrán por parte de Ud. puntual i celoso cumplimiento.

Dios guarde a Ud.

MIGUEL LUIS AMUNÁTEGUI.

---

79. Gastos fuera de presupuestos.—Circular del Ministerio de Relaciones Esteriores relativa a los jiros de los Cónsules sobre gastos no consultados en el presupuesto.

Santiago, 20 de Octubre de 1887.

El artículo 33 de la lei de 20 de Enero de 1883 dispone que no serán de abono a las tesorerías fiscales los pagos que no se ejecuten en virtud de un decreto que esprese la lei o la partida del presupuesto jeneral del Estado a que se impute el gasto; i el decreto de 10 de Setiembre de 1885 ordena que la Legacion de Chile en Francia, para armonizar su conducta con la de aquellas tesorerías, debe conformar sus procedimientos a las instrucciones del director del Tesoro i de la Contabilidad.

En su parte sustancial, estas instrucciones, previenen a la Legacion de Chile que no podrá abonársele ningun egreso que tenga lugar sin sujecion estricta a los requisitos de que habla el artículo 33 de la mencionada lei.

Llamo la atencion de Ud. hácia estas disposiciones, con el objeto de que siempre que ese Consulado se encuentre en la ne-

cesidad de practicar algunos gastos que no esté espresamente autorizado por la lei de Presupuestos, ocurra Ud. a este Ministerio en demanda del decreto correspondiente. La Legacion de Chile en Paris no aceptará en ningun caso órdenes o jiros, cualesquiera que sean su procedencia i su naturaleza, sin que previamente haya recibido el decreto en que se le mande cubrirlos.

Dios guarde a Ud.

MIGUEL LUIS AMUNÁTEGUI.

---

80. Reglamento Consular.—Mensaje de S. E. el Presidente de la República proponiendo al Congreso Nacional reforma de la lei que reglamentó el servicio consular.

(Cámara de Diputados, sesion 8.ª ordinaria en 3 de Agosto de 1895).

Santiago, 23 de Julio de 1895.

Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

La práctica ha venido señalando la conveniencia de introducir importantes modificaciones en la lei de 28 de Noviembre de 1860 que reglamentó el servicio consular de la República.

Aunque aquella lei contiene un cuerpo de disposiciones bien meditadas que pueden guiar con acierto la accion de nuestros cónsules i ofrecerles un conocimiento correcto de sus derechos i obligaciones, es, sin embargo, necesario ponerlas en correlacion con preceptos de leyes posteriores que de algun modo las han modificado.

En un órden secundario considero que tambien seria útil complementar aquel reglamento con otras disposiciones de carácter administrativo i con formularios que faciliten i den uniformidad a los actos escritos de nuestros cónsules.

Pero esto no basta, sin duda, para tener un cuerpo consular

que sirva con intelijencia i eficacia los intereses de la República que están llamados a servir en el estranjero.

La naturaleza e importancia de las funciones en que un Cónsul puede intervenir, requiere que éste posea una suma de conocimientos que le habiliten para desempeñarse con acierto. Seria aventurado esperar que sin una preparacion adecuada pueda un Cónsul amparar, en la medida propia, los derechos de nuestros compatriotas ante las autoridades locales; representar, en ausencia o fallecimiento de ellos, sus lejítimos intereses i liquidar sus bienes; resolver las cuestiones que se suscitaren entre el capitan i la tripulacion de una nave chilena; intervenir en la venta de naves, reparo de averías, contratos a la gruesa i operaciones de salvamento; estudiar con intelijencia las exijencias de las plazas en que residen, en cuanto pueda darse satisfaccion a ellas con los productos de nuestro suelo e industrias; suministrar sobre esta materia informes dignos de fé que puedan en cierto modo ayudar al comercio en sus operaciones; servir de ajente intermediario para poner en relacion a los productores chilenos con los consumidores o comerciantes que jiren en artículos similares en su distrito; estender actos notariales, como testamentos, escrituras de sociedades, poderes, protestas, partidas referentes al estado civil de las personas, etc., etc., i prestar una cooperacion activa e ilustrada en todo aquello que pueda afectar de algun modo el interes nacional.

Miéntras el comercio internacional vivió en límites estrechos, las naciones se valieron para el desempeño de las funciones consulares de comerciantes domiciliados en plazas estranjeras, a los cuales concedian por compensacion de sus servicios los emolumentos que le permitian cobrar por los actos oficiales que reclamaban su injerencia; pero cuando el comercio ensanchó su campo de accion i llegó a constituir uno de los factores mas importante en la economía de los pueblos, los Estados comenzaron a abandonar el viejo sistema i a nombrar para todos los puestos importantes cónsules de carrera o profesion, sin retribucion fija, inhibidos de ejercer el comercio, i dotados de todos

los conocimientos necesarios para promover con acierto los intereses nacionales. A medida que la competencia comercial se ha hecho mas viva, mas empeñoso ha sido tambien el anhelo de de los gobiernos para asegurar en el estranjero mercados provechosos a los productos de su suelo i de sus industrias. La institucion consular creada para secundar con actividad esos propósitos, ha llegado a adquirir así una importancia de que en otros tiempos carecia.

Alemania, Francia, Inglaterra, Italia, España, Béljica, todas las naciones de Europa, puede decirse, han reformado en los últimos años su sistema consular, estableciendo para la proteccion de sus nacionales e intereses en el estranjero funcionarios consulares, sometidos previamente a exámen, con sueldo del Estado e inhabilitados para practicar el comercio.

Otro tanto han hecho varias naciones en América como Méjico, Guatemala, Perú, República Arjentina, Brasil, etc., etc.

En los Estados Unidos de América solo se exije que el Cónsul que nombra el Presidente de la República sea sometido a la aprobacion del Senado Federal; pero a principios del año actual se ha presentado al Congreso de la Union un proyecto de lei modificando el sistema i exijiendo como condicion previa de todo nombramiento el haberse sometido el aspirante a exámen sobre diversas materias que el proyecto de lei establece.

Considero que ha llegado tambien para nosotros la oportunidad de introducir esta reforma importante en nuestra organizacion consular.

En algunos Estados, como Francia, Italia i España se ha hecho de la institucion consular una carrera a la cual se ingresa, despues de rendir exámenes que acreditan la idoneidad del aspirante, por los puestos mas bajos para ir ascendiendo por medio de promociones sucesivas a los puestos superiores. Algunas repúblicas de América han adoptado tambien igual sistema.

Otras naciones como Inglaterra i Alemania no tienen carrera consular en cuanto la lei no abre para los que se dedican a este servicio la formal espectativa de graduales ascensos i promocio-

nes. Los Cónsules de profesion, despues de ser sometidos a severas pruebas de idoneidad, pueden ser nombrados para cualquier puesto del servicio consular, aun cuando no hubieren desempeñado un cargo inmediatamente inferior. A los funcionarios así nombrados, se les asigna al mismo tiempo el distrito consular en que con carácter de permanencia han de dedicarse a servir los intereses que les fueren confiados.

Este último sistema tiene sobre el primero ventajas de economia i de eficacia en el servicio.

En efecto, cada promocion de un funcionario consular de carrera, envuelve, por lo ménos, los gastos de traslacion de dos empleados: el promovido i el que se envía para reemplazarlo.

Ademas, la índole misma de las funciones consulares no parece del todo conciliable con los frecuentes cambios a que el personal de carrera está sometido. Un Cónsul necesita para trasmitir informes autorizados a su Gobierno i a sus compatriotas seguir atentamente los problemas económicos del pais en que reside, estudiar sus fuentes de produccion, las exijencias de su mercado i sus prácticas comerciales.

Las relaciones sociales adquiridas i el conocimiento de la lengua son tambien elementos importantes para el cumplido desempeño de sus tareas.

Estas ventajas o muchas de ellas quedan perdidas o sin aplicacion desde que el Cónsul es trasladado a otro pais. Por otra parte, la justificada espectativa de un cambio mas o ménos próximo puede debilitar en el Cónsul su constancia para estudiar un pais que cree ha de abandonar pronto.

Juzgo que el nombramiento de cierto número de Cónsules de profesion, versados en el conocimiento de las necesidades de nuestro pais i de las materias de su peculiar incumbencia, con nocion clara de su responsabilidad i de los propósitos a que han de consagrar en absoluto su actividad i celo, no podria ménos de redundar en beneficio positivo del interes nacional.

Pero al mismo tiempo es indispensable asignar a estos em-

pleados un sueldo fijo i adecuado que los ponga al abrigo de las incertidumbres e inquietudes de una retribucion eventual.

El sistema de compensacion de servicios por medio de emolumentos ha sido abandonado por todas las naciones respecto de los cónsules de carrera o profesion i solo se ha dejado subsistente para los cónsules de eleccion u honorarios.

Siguiendo un procedimiento que permite hacer un reparto mas equitativo, la práctica observada por casi todas las naciones en la actualidad tiende a hacer de los emolumentos que perciben los cónsules de profesion o carrera un ramo de entrada nacional. Su producido viene a compensar en todo o parte los sueldos asignados a éstos i los demas desembolsos del servicio.

Así el tesoro de Inglaterra percibió por emolumentos consulares en el año 1893 la suma de 373,000 pesos. Francia percibió el mismo año por igual causa la cantidad de 1.200,000 pesos. Las entradas de España proveniente de emolumentos consulares se acercan a 5.000,000 de francos, suma que basta no solo a cubrir los sueldos de su servicio consular, sino tambien el de su representacion diplomática en el estranjero. Los Estados Unidos de América gastaron en 1893 en sueldos i otros desembolsos de su servicio consular, 1.105,000 pesos i percibieron en el mismo año por emolumentos la cantidad de 1.009,000.

Méjico desembolsó en el citado año 1893 en sueldos a sus cónsules la suma de 89,900 pesos, i el ramo de entradas por derechos consulares subió a 153,000 pesos, quedando así un sobrante de 73,100 pesos. El Perú invirtió en el año 1892 en sueldos a sus cónsules en Europa, Estados Unidos i Habana la suma de 39,900 pesos oro i percibió en igual moneda la cantidad de 48,800 pesos, quedando por tanto un saldo a favor del erario peruano de 8,900 pesos. El sueldo que en Cónsules en Sud-América gastó aquella República en el mismo año ascendió a la cantidad de 7,190 pesos, soles de plata, i recibió en igual moneda 21,200 pesos, conservando así un sobrante a favor del Estado de 14,010 soles. El Brasil desembolsó en su servicio

consular el año 1893 la suma de 215,000 pesos i recibió por emolumentos una cantidad considerablemente mayor.

Para llegar a este resultado, casi todos los paises a que he aludido han reformado en los últimos tiempos sus tarifas de emolumentos consulares.

La lei de 28 de Noviembre de 1860 no señaló sueldos a los cónsules, dejándoles como retribucion de sus servicios el goce de los emolumentos que cobraren. Este sistema, que no puede aplicarse sin graves inconvenientes a los cónsules de carrera o profesion, está ademas léjos de consultar en la práctica una retribucion justa del servicio prestado. Hai distritos consulares en que por existir grandes agrupaciones de chilenos pertecientes a las clases operarias, la actividad de un Cónsul puede verse incesantemente solicitada por la necesidad de practicar jestiones oficiales u oficiosas en proteccion de ellos sin que le sea dado percibir por esto emolumentos de ninguna clase; hai otros, por el contrario, en que un Cónsul puede hallarse en condiciones del todo diferentes, en que sus habituales tareas sean de otro órden i de aquellos que envuelven percepcion de derechos, mas o ménos considerables.

Pero aparte de este inconveniente, la lei de 28 de Noviembre de 1860 estableció un arancel consular tan bajo que ni aun el Cónsul colocado en el puesto mas ventajoso se hallaria en la imposibilidad de atender con las entradas que aquel proporciona a las exijencias de una vida decorosa.

Estimo, por tanto, conveniente que, sin perder de vista los intereses de la navegacion i del comercio, se eleve prudencialmente la tarifa de 1860; de manera que los emolumentos que se perciban, puestos en manos del Estado alcancen, si fuere posible, a cubrir la retribucion fija que se conceda a cierto número de cónsules de profesion i demas desembolsos provenientes de este servicio.

No creo que fuera útil aumentar los emolumentos mas allá de lo que exija un cuerpo consular económico formado de perso-

nas idóneas i solo en número justificado por razones claras de conveniencia.

Esta misma reforma habrá de hacerse en cuanto las circunstancias lo vayan permitiendo i sin lastimar espectativas lejítimas de antiguos i buenos servidores.

A los propósitos enunciados obedece el proyecto de lei que ahora someto a vuestra deliberacion i que es el resultado de prolijos i concienzudos estudios realizados por uno de los mejores servidores que tiene la República en su personal diplomático.

Debo ademas manifestaros que se halla tambien terminado el reglamento consular que debe espedirse en conformidad al artículo final de esta lei i arreglados los formularios relativos a los diversos actos notariales o de otra especie que se confian a lo funcionarios consulares.

En esta virtud, oido el Consejo de Estado, tengo la honra de someter a vuestra deliberacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Los cónsules de Chile son de dos clases: de profesion i de eleccion.

Formarán la primera clase los chilenos que hubieren obtenido nombramiento del Presidente de la República, despues de haber cumplido con los requisitos i formalidades que establece el artículo siguiente.

Formarán la segunda los chilenos o estranjeros que tuvieren nombramiento del Presidente de la República sin haberse sometido a las formalidades, ni llenado los requisitos que señala dicho artículo.

Art. 2.° Para ser nombrado Cónsul de profesion se requiere:

1.° Tener no ménos de 25 años de edad ni mas de 50 i acreditar antecedentes honorables;

2.° Que ademas de conocer bien su propia lengua, pueda hablar i escribir correctamente la del pais a que haya de ser destinado;

3.° Nociones jenerales de lejislacion civil, comercial i marítima de la República;

4.° Nociones jenerales de historia universal i jeográfica, i un conocimiento completo de la Constitucion e historia de Chile i de su jeografía física i política.

5.° Economía política i conocimiento de las leyes i sistema aduanero de la República, de la estadística comercial, de las producciones naturales del pais i del estado de sus industrias;

6.° Conocimiento del derecho internacional público i privado, de los tratados existentes entre Chile i los paises estranjeros i del reglamento consular de la República;

7.° Conocimiento teórico i práctico de las funciones notariales;

8.° Contabilidad.

El candidato podrá ser eximido de nuevas pruebas en todas aquellas materias acerca de las cuales hubiere ya obtenido aprobacion en establecimientos de enseñanza, cuyos exámenes fueren aceptados por la Universidad de Chile.

El Presidente de la República dictará un reglamento prescribiendo la forma en que los interesados habrán de justificar la posesion de los requisitos anteriores.

Art. 3.° Para ser nombrado Cónsul de eleccion debe la persona acreditar por medio de una informacion que cuenta con recursos que le permiten vivir con independencia i decoro o que ejerce una profesion o industria honrosa i que goza de consideracion social en la localidad.

Serán motivos de preferencia, respecto de los estranjeros, el conocimiento del idioma español, haber residido algun tiempo en Chile o tener intereses comerciales en la República.

Art. 4.° Los cónsules de profesion gozarán de sueldo fijo i de una asignacion local; pero no podrán ejercer el comercio ni desempeñar otra ocupacion estraña. Los emolumentos o derechos que percibieren en el ejercicio de sus funciones pertenecerán al Estado.

Los cónsules de eleccion no gozarán de sueldo; pero podrán retener para sí los derechos que percibieren hasta una suma que

no exceda de dos mil pesos al año, computados en la moneda del pais en que residieren. El exceso, si lo hubiere, corresponderá al Estado. Podrá sin embargo el Presidente de la República acordarles anualmente, en casos estraordinarios, un ausilio que no suba de quinientos pesos para gastos de oficina u otros desembolsos que hiciere necesario el desempeño de sus funciones.

Art. 5.° Todos los cónsules de Chile sean de profesion o de eleccion, remitirán al Ministerio de Relaciones Esteriores, el primer dia de cada trimestre vencido, a contar del 1.° de Enero de cada año, por conducto de la Legacion, si la hubiere, o del Cónsul de profesion de mas alta jerarquía, o, a falta de éste, directamente, un cuadro que represente los emolumentos percibidos en el trimestre anterior, i el Presidente dictará las providencias necesarias para que los fondos que correspondan al Estado ingresen al Erario Nacional.

Art. 6.° Los cónsules jenerales de profesion tendrán el sueldo de dos mil quinientos pesos i los cónsules particulares el de dos mil pesos.

El Presidente de la República podrá acordarles tambien una asignacion local que no exceda de dos mil quinientos pesos a los primeros i de dos mil a los segundos, tomando en cuenta las condiciones de vida del pais en que van a residir.

El sueldo i asignacion a que se refiere este artículo serán pagados en la moneda i forma establecidas para los ajentes diplomáticos en la lei de 12 de Setiembre de 1883.

Los gastos de oficina i correspondencia, como asimismo la remuneracion de un canciller, si lo hubiere, serán de cuenta del Cónsul.

Art. 7.° Cuando por primera vez se estableciere un consulado de profesion, el Presidente de la República podrá asignar para la compra de muebles i útiles de la oficina consular una cantidad que no exceda de mil quinientos pesos, estimados en la moneda del pais en que aquel haya de funcionar.

Art. 8.° En los casos en que por enfermedad o ausencia de un Cónsul de profesion, fuera reemplazado en sus funciones por

un Cónsul de eleccion, éste percibirá la tercera parte del sueldo de aquél i los derechos consulares que cobrare durante la sustitucion hasta completar una suma que proporcionalmente no exceda del máximum de retribucion anual que le fija el inciso 2.° del artículo 4.°

Art. 9.° Los cónsules de profesion prestarán ántes de entrar en el ejercicio de sus funciones una fianza, a satisfaccion del Director del Tesoro, por una suma equivalente a dos años del sueldo i asignacion que les correspondiere, para responder a los cargos que pudieran resultar contra su conducta funcionaria.

Art. 10. El Estado abonará íntegramente al Cónsul de profesion los gastos personales de trasporte marítimo i terrestre hasta el lugar de su destino. Podrá abonarle asimismo la tercera parte de los gastos de trasporte de su mujer e hijos menores de edad. En ambos casos el Cónsul presentará una cuenta en cuanto fuese posible documentada de tales desembolsos.

Art. 11. Si por motivos justificados el Cónsul hiciera renuncia del cargo o fuera removido por causas no imputables a mal desempeño de sus funciones i quisiera regresar a Chile, el Estado le abonara a él i a su familia los gastos de traslacion en la forma prevista en el artículo precedente.

Art. 12. Los cónsules de profesion no podrán ausentarse del lugar de sus funciones sino por breves dias i por razones justificadas; debiendo obtener para ello préviamente autorizacion de la Legacion de Chile, si la hubiere.

A los que hubieren permanecido mas de cinco años consecutivos en el desempeño del cargo i quisieren venir a Chile se les podrá otorgar una licencia con sueldo que no exceda de seis meses.

En este caso tendrán derecho a que le sean abonados la mitad de los gastos de su trasporte i la cuarta parte del de su familia. El mismo ausilio les será acordado para volver a su puesto.

Art. 13. Queda autorizado el Presidente de la República para nombrar hasta doce cónsules jenerales de profesion, de los cua-

les uno será constituido en Inglaterra con residencia en Liverpool; otro en Alemania, con residencia en Hamburgo; otro en Francia, con residencia en Burdeos; otro en los Estados Unidos de América, con residencia en Nueva York; otro en el Perú con residencia en el Callao; otro en Bolivia; otro en la República Arjentina, con residencia en Mendoza o Buenos Aires; i otro en el Brasil, con residencia en Rio Janeiro.

Podrá nombrar asimismo hasta seis cónsules particulares de profesion en las ciudades que estimare conveniente.

Art. 14. Los cónsules de profesion son empleados públicos i para los efectos de su jubilacion se considerará el sueldo fijo que percibieren como si fuere pagado en moneda chilena.

Art. 15. Los cónsules de Chile son ministros de fé pública i en tal carácter pueden estender los instrumentos i desempeñar las funciones que la lei señala a los últimos.

Art. 16. Los cónsules harán las veces de oficial de Rejistro Civil para acreditar los nacimientos, matrimonios o defunciones de chilenos que ocurran en su distrito, siempre que los interesados lo solicitaren, conformándose para estos actos a lo que dispone la lei sobre la materia.

Art. 17. Los cónsules cobrarán por los respectivos actos consulares los derechos que a continuacion se espresan:

1.° Por la legalizacion del manifiesto de la carga de un buque calculado el tonelaje segun la lejislacion de los respectivos paises, por cada tonelada hasta el máximum de dos mil, sobre el tonelaje neto, dos pesos.

Por el exceso sobre las dos mil toneladas no se hará cobro alguno.

2.° Por legalizacion del manifiesto de carga de un buque con destino a varios puertos, por cada puerto que exceda de uno i con relacion al tonelaje hasta el máximum de dos mil toneladas, medio centavo.

3.° Por legalizacion del manifiesto de carga de un buque que toque en un puerto de escala, siempre que descargare en él una parte de las mercaderías manifestadas para puertos de la Repú-

blica o tomare allí nueva carga para este destino, por cada tonelada hasta el máximum de dos mil, medio centavo.

4.° Por certificado de salida de un buque en lastre, cuatro pesos.

5.° Por legalizacion de un conocimiento de embarque en uno o varios ejemplares, un peso.

6.° Por espedir carta-salida de un buque cuando le correspondiere, dos pesos.

7.° Por espedir carta de sanidad cuando no hubiere autoridad local encarda de darla, cuatro pesos.

8.° Por visar la carta de sanidad cuando no hubiere autoridad local, dos pesos.

9.° Por formar el rol de la tripulacion, cuatro pesos.

10. Por anotar variaciones en el rol, dos pesos.

11. Por recibo i entrega de depósito que debe hacerse en el Consulado de los papeles de un buque chileno que mida mas de ciento cincuenta toneladas, tres pesos.

Si el buque midiese ménos de ciento cincuenta toneladas, dos pesos.

12. Por espedir certificado de vista de buques para reconocer sus escotillas, carga, etc., tres pesos.

14. Por la resolucion que pronunciare en caso de cuestion sobre pasaje, dos pesos.

15. Por un pasavante o patente provisional para que un buque tome el pabellon chileno i navegue para algun puerto de la República a fin de matricularse allí, veinte pesos.

16. Por intervencion en la enajenacion de un buque de mas de ciento cincuenta toneladas, veinte pesos.

Por intervencion en la enajenacion de un buque de ciento cincuenta toneladas o ménos, diez pesos.

17. Por protesta marítima o la declaracion o esposicion que los capitanes de buques hicieren ante el Cónsul a su llegada a un puerto estranjero sobre lo ocurrido en el viaje, tres pesos.

Si hubiere de tomar declaraciones a individuos de la tripula-

cion o que hayan ido en el buque, cobrará cincuenta centavos por declaracion.

I si lo escrito exediere de un pliego, cobrará ademas un peso por cada pliego mas del orijinal.

18. Por el auto que el Cónsul espida prestando su aprobacion a la distribucion de averías, o la resolucion que espidiere en vista de informes de peritos declarando que debe tomarse préstamo a la gruesa, desembarcarse o embarcarse la carga o abandonarse el buque, cinco pesos.

19. Por intervenir, cuando fuere requerido, en el acto de levantar un empréstito a la gruesa, medio por ciento sobre la cantidad que aquél importare.

20. Por su intervencion en la venta de mercaderías averiadas o que no pueden conservarse hasta la reparacion del buque, medio por ciento sobre el valor.

21. Por la asistencia en caso de naufrajio de algun buque nacional, los gastos del viaje i cinco pesos diarios por espensas.

22. Por sentar en su rejistro partidas de nacimiento, matrimonio o muerte, dos pesos.

23. Por cualquiera otra anotacion o asiento relativo al estado civil de las personas, dos pesos.

24. Por la copia cuando se pidiere de estas partidas, dos pesos.

25. Por certificados de supervivencia, dos pesos.

26. Por estender dilijencias en que el Cónsul obre en el carácter de funcionario judicial, sea para notificar un fallo o resolucion, practicar una citacion o un reconocimiento de firma o documento, notificar una consignacion o la renuncia o aceptacion de un derecho, la oposicion a algun acto o convenio, la aceptacion o repulsa de la operacion de peritos, de árbitros o de intérpretes, o del nombramiento de los mismos o por otros actos de la misma clase, dos pesos.

27. Por asistir fuera de su despacho a un reconocimiento o a practicar una inspeccion personal o a la oposicion de sellos o a reconocer o a quitar los que se hubiesen colocado, tres pesos,

si las dilijencias no exijieren mas de tres horas de tiempo i un peso mas por cada hora que excediese.

28. Por concurrir a la formacion de inventario, entrega de bienes u otra dilijencia de la misma clase, cuatro pesos, si el tiempo no excediere de tres horas, i un peso mas por cada hora de exceso.

Cuando llamado a intervenir en la formacion de inventario fuere requerido para intervenir en la tasacion de los bienes, cobrará ademas el uno por ciento sobre el valor de tasacion.

29. Por estender en su rejistro escrituras relativas a cualquiera clase de contratos, protestas o cualquiera otro instrumento que le corresponda otorgar en su carácter de ministro de fé pública, tres pesos.

Si el instrumento excediere de dos pliegos, se cobrará un peso mas por cada pliego de exceso.

30. Por estender testamentos abiertos, cuatro pesos.

Si el testamento excediere de un pliego, cobrará un peso mas por cada uno de exceso.

31. Por atorizar un testamento cerrado, dos pesos.

Si debiere salir de su despacho para el otorgamiento de estos instrumentos, cobrará tres pesos mas con tal que el tiempo empleado no exceda de tres horas, i un peso mas por cada hora de exceso.

32. Por intervenir en la venta pública de bienes, cuando su intervencion fuere requerida, uno i medio por ciento hasta la cantidad de cinco mil pesos, i medio por ciento sobre lo que excediere de esta suma.

33. Por la intervencion que le correspondiere en la administracion de bienes de ausentes o intestados o en la realizacion o venta de los mismos, cuando segun la lei debiera tenerla, el dos por ciento sobre lo que produjeren los bienes que se enajenaren, i el uno por ciento sobre el resto de los bienes que simplemente administrare.

34. Por el depósito que se hiciere en el Consulado de merca-

derías o dinero, uno por ciento sobre el valor de las primeras o sobre la cantidad del segundo.

35. Por representar i defender derechos de chilenos ausentes ante los tribunales del pais, cobrará los mismos emolumentos que se acostumbra pagar al procurador judicial de dicho pais.

36. Por espedir un pasaporte, tres pesos.

37. Por visar un pasaporte, dos pesos.

38. Por legalizacion i reconocimiento de firma de documentos, dos pesos.

39. Por un certificado de matrícula, de nacionalidad, de desembarque o de cualquiera otra clase, dos pesos.

40. Por depósito de documentos en el archivo del Consulado, un peso.

41. Por su asistencia fuera del lugar de su residencia a cualquier acto para que se requiera su intervencion, cinco pesos por dia i las costas del viaje.

42. Por copia de documentos otorgados ante él o papeles depositados en el Consulado o cualquiera otro documento de que se quiera copia autorizada por el Cónsul, cincuenta centavos por cada medio pliego.

La pájina debe contener 25 líneas i 12 palabras cada línea.

Todo documento aunque no llene una pájina, i toda pájina aunque solo esté empezada, se reputan íntegros.

Todas las dilijencias practicadas por el Cónsul en causa criminal i los espedientes i sumarios a que ésta diera lugar se harán i despacharán grátis.

Constando la pobreza del chileno que ocurra al Consulado el Cónsul le eximirá del pago de derechos.

Art. 18. Los cónsules estarán obligados a prolongar sus horas de oficina, siempre que no alcanzaren a despachar durante el tiempo de ellas los papeles de un buque que esté listo para partir.

Art. 19. Para calcular los derechos establecidos por esta tarifa en moneda estranjera, el peso chileno se reputa de igual valor a los pesos fuertes de las otras repúblicas hispano-americanas,

al dollar de los Estados Unidos, a cuatro chelines de la Gran Bretaña, a cuatro marcos de Alemania i a cinco francos de Francia. El valor de esta última moneda servirá para calcular el importe de los derechos en los paises que no están aquí enumerados.

Art. 20. Las autoridades de puerto i de aduana a quienes concierna, cobrarán i remitirán al Ministerio de Relaciones Esteriores para ser abonados a los cónsules de eleccion o a la cuenta de los de profesion, los derechos que les hubiera correspondido percibir por la espedicion o visacion de documentos relacionados con el buque o su carga i que fueren presentados sin haber cumplido esta formalidad.

Al mismo tiempo cobrarán por vía de pena i a favor del Fisco una suma igual al derecho que debió pagarse en el Consulado.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Art. 1.° Los nombramientos de Cónsules de profesion a que se refiere el artículo 13, se harán a medida que el Presidente de República lo estimare conveniente, tomando en cuenta las consideraciones debidas a las personas, chilenas o estranjeras que estuvieren desempeñando funciones consulares a satisfaccion del Gobierno.

Art. 2.° Los Consules que en la actualidad gozaren de sueldos o asignaciones continuarán disfrutándolos miéntras no se dispusiere otra cosa.

Artículo final.—Queda autorizado el Presidente de la República para dictar, dentro del término de seis meses, un Reglamento Consular de conformidad con la presente lei, i desde la fecha en que dicho Reglamento se declare en vigor quedará derogada la lei de 28 de Noviembre de 1860.

Santiago, 23 de Julio de 1895.

JORJE MONTT.

Luis Barros Borgoño.

81. Ajentes consulares en la República Arjentina.—Sus funciones segun la Ordenanza de Aduanas de 26 de Diciembre de 1872.

Art. 171

A los Ajentes consulares de Chile establecidos en la República Arjentina, especialmente para el comercio de tránsito entre ámbos paises, les corresponde:

1.° Solicitar, cuando lo crean conveniente, de la Aduana del lugar de su residencia, los datos que deben servir de base para certificar la internacion de mercaderías estranjeras que se despachen de Chile en tránsito con destino a aquel punto;

2.° Anotar en el manifiesto por menor respectivo el resultado de las averiguaciones que practiquen, i devolver dicho documento a la Aduana de Valparaiso firmado por el mismo Ajente, certificado por el canciller i con el Visto Bueno de la Aduana arjentina;

3.° Dejar copia fiel de cada manifiesto de las mercaderias internadas i de los demas documentos relativos a su ministerio;

4.° Mantener correspondencia con las Aduanas de Chile, sobre todo lo concerniente al comercio, i trasmitirles noticias de las esportaciones que se hagan por tierra desde la República Arjentina, especialmente metales, tabacos i naipes.

Nota.—Véanse los arts 256 a 275 del Reglamento i el 22 de la misma Ordenanza.

---

82. Ajente aduanero.—Se ordena la traslacion del ajente aduanero de Chile en Chiguana a Uyuni.

Santiago, 30 de Abril de 1890.

Vistas las comunicaciones que preceden,

Decreto:

El Ajente aduanero de Chile en Chiguana se trasladará a Uyuni a desempeñar sus funciones, en conformidad a los decretos vijentes.

Tómese razon i comuníquese.

BALMACEDA.

P. N. Gandarillas.

Nota.—La Ajencia aduanera se instaló en Chiguana por decreto de 7 de Mayo de 1889 i ántes funcionó en Alota.

---

83. Ajente aduanero.—Se ordena la instalacion de uno en Oruro i se encargan dichas funciones al Cónsul jeneral.

Santiago, 2 de Julio de 1892.

Vista la nota que precede i considerando:

1.° Que la prolongacion del ferrocarril de Antofagasta hasta Oruro hace necesario establecer en este punto una Ajencia aduanera con atribuciones análogas a las que tiene la que actualente existe en Uyuni; i

2.° Que no es posible, por ahora, establecer dicha Ajencia con la dotacion de empleados correspondientes a una oficina organizada de una manera definitiva, por cuanto ello significaria un considerable aumento de los gastos de la administracion pública,

Decreto:

Autorízase al Cónsul jeneral de Chile en Oruro para que ejer-

za en ese lugar las funciones de Ajente aduanero, debiendo ceñirse en su desempeño a las prescripciones del decreto de 4 de Enero de 1888, decretado para la Ajencia aduanera que se estableció en Alota.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Enrique Mac-Iver.

---

84. Tráfico internacional de mercaderías estranjeras.—Se reglamenta el despacho en tránsito por la vía terrestre para Bolivia.

Santiago, 14 de Setiembre de 1896.

Considerando que el artículo 264 del Reglamento de Aduanas dispone que los bultos de mercaderías estranjeras que se despachen en tránsito para el estranjero, por la vía terrestre, serán marchamados i sellados;

Que el artículo 268 del citado Reglamento establece que los jefes de los resguardos terrestres practiquen el reconocimiento de los bultos que van para el estranjero en tránsito por la vía terrestre;

Que este exámen no puede, sin graves perjuicios, efectuarse en los bultos que van en tránsito a Bolivia por el ferrocarril de Antofagasta;

Que con este motivo no se aplican en Antofagasta las reglas establecidas en el Reglamento de Aduanas para el comercio en tránsito por la cordillera, si se han establecido otras medidas en reemplazo de las que no se cumplen;

Que esta ausencia de disposiciones reglamentarias mantiene el tráfico internacional de mercaderías entre Antofagasta i Bolivia en condiciones de tan escasa vijilancia, que han llegado a ser públicos los abusos que allí se cometen;

Que el artículo 22 de la Ordenanza de Aduanas establece el retorno de manifiestos por menor con certificados consulares para comprobar las mercaderías estranjeras despachadas en tránsito para el estranjero por la vía terrestre;

Que el artículo 266 del Reglamento de Aduanas dispone que se firmen pagarées por el valor de los derechos de las espresadas mercaderías, para resguardar los intereses fiscales de los abusos a que está espuesto el tránsito terrestre,

Decreto:

1.° El despacho, por la Aduana de Antofagasta, de mercaderías estranjeras en tránsito a Bolivia, se sujetará a lo dispuesto en los artículos 261, 262, 263 i 265 del Reglamento de Aduanas, i se efectuará con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento.

2.° En la Aduana de Antofagasta se arreglará un patio completamente separado para el despacho de las mercaderías en tránsito, de suerte que en ningun caso salgan estas mercaderías por la misma puerta que las despachadas para el consumo interior.

3.° Los bultos despachados en tránsito para Bolivia serán conducidos por un empleado del Resguardo a la Estacion del ferrocarril, i en presencia de este empleado serán depositados en el carro del tren que debe conducirlos a Bolivia.

4.° Colocadas las mercaderías en el carro, éste será precintado i sellado con plomo por el empleado del Resguardo, i se cerrará con dos candados cada uno con llave distinta.

De estas llaves una tendrá el jefe del tren i otra el empleado del Resguardo.

5.° Puestos los bultos en el carro i precintado i cerrado éste, el jefe del tren firmará, en la póliza de reembarque, un recibo de los bultos reembarcados.

6.° En el caso de que el tren en que deben marchar los bultos no estuviese listo para recibir la carga, al llegar con ella el empleado del Resguardo, podrán los bultos destinados al reembar-

que colocarse en almacenes especiales si lo tiene la estacion que tenga buenas condiciones de seguridad i acceso por una sola puerte con dos cerraduras, cada una con una llave distinta, de las cuales una tendrá el jefe de la estacion i otra la Aduana.

7.° En los casos en que por un tren se remitan solo unos pocos bultos en tránsito, el ferrocarril podrá emplear, en un carro, una seccion o departamento de éste, asegurado con precinto i dos candados, en la misma forma que un carro.

8.° Para la conduccion de bultos chicos o paquetes podrán emplearse cajas o cestones con los precintos i cerraduras ya dichas.

9.° Las llaves de los carros que lleven bultos reembarcados, se remitirán, bajo sobre sellado, al jefe del Resguardo de Ollagüe, por el mismo tren que lleva las mercaderias.

Este reconocerá el estado de los precintos, sellos i cerraduras. La llave correspondiente a la Aduana la enviará bajo sobre lacrado a la aduana boliviana de Uyuni.

10. La persona que despache mercaderias estranjeras en tránsito por la Aduana de Antofagasta, firmará un pagaré afianzado i a sesenta dias de plazo, por el valor de los derechos.

11. Los pagarées espresados en el artículo precedente serán cancelados con un ejemplar del manifiesto por menor presentado en la respectiva aduana boliviana para el despacho de las mercaderias en tránsito por la Aduana de Antofagasta.

Este manifiesto tendrá un certificado en que el Ajente aduanero de Chile esprese ser igual a los ejemplares presentados a la respectiva Aduana boliviana.

12. Si vencido los sesenta dias de plazo del respectivo pagaré, no se justificare, con el espresado manifiesto por menor, la legal internacion de las mercaderias en territorio boliviano, se exijirá el pago del valor del pagaré, con mas el interes de uno por ciento mensual desde la fecha en que se firmó.

13. Por toda irregularidad que se cometa durante el tránsito de las mercaderias por el territorio chileno se dará cuenta al Juzgado de Hacienda para los efectos de la aplicacion de las

penas consignadas en el título XI de la Ordenanza de Aduanas.

14. Las mercaderias libres de derechos que se despachen en tránsito por la Aduana de Antofagasta, no estarán sujetas a mas trámites que a los de una póliza de embarque en dos ejemplares.

15. El Superintendente de Aduanas proveerá a la Aduana de Antofagasta de los sellos de plomo i útiles necesarios para su aplicacion i dictará las instrucciones que exija la ejecucion de este decreto, cuya vijencia principiará desde el 15 de Octubre próximo, i desde esa misma fecha quedará derogado el decreto de 4 de Enero de 1888.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

H. Perez de Arce.

---

85. Consulados en Jinebra i Zurich.—Se deslinda la jurisdiccion de ambos consulados.

Santiago, 26 de Abril de 1893.

Vista la nota número 1,016, de fecha 5 de Enero, del Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de Chile en Francia, de la cual aparece que se hace necesario definir la jurisdiccion de los consulados de Chile en Jinebra i Zurich,

Decreto:

La jurisdiccion del Consulado de Chile en Jinebra comprende los cantones de Jinebra, Van, Valvis, Fribourg, Neuchatel i Tessin; i la del Consulado en Zurich la de los cantones de Bosel, Bem, Argovie, Zurich, St. Gall, Hurgovie, Appeusell, Schaffhouse, Grisson, Lucerne, Uri, Schwyz, Unterwalden, Zoirng, Glasis i Soleure.

Comuníquese, anótese, i publíquese.

MONTT.

V. Blanco.

---

86. Consulado en Panamá.—Se hace estensiva la jurisdiccion del consulado del puerto de Panamá a todo el istmo del mismo nombre.

Santiago, 8 de Marzo de 1894.

Visto el oficio número 130, de 18 de Enero último, del Cónsul de la República en Panamá, i en uso de la atribucion que me confiere el art. 6.° de la lei de 28 de Noviembre de 1860,

Decreto:

Se declara estensiva a todo el istmo de Panamá la jurisdiccion correspondiente al Consulado de Chile que tiene su asiento en el puerto de Panamá.

Rejístrese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

V. Blanco.

---

87. Emolumentos consulares.—Se declara que los emolumentos por enganche i aprehensiones de marineros desertores en playa estranjera corresponden al Cónsul respectivo.

(Resolucion de las autoridades de Canadá)

Santiago, 24 de Octubre de 1894.

Acompaño a US. copia de una comunicacion que ha dirijido á este Ministerio el Cónsul de la República en Vancouver en que da cuenta del término de una cuestion suscitada entre aquel Consulado i el Gobierno Colonial de Canadá, con motivo de los emolumentos indebidos percibidos por la oficina de enganche

de Vancouver en perjuicio de los derechos del Consulado de Chile.

Dios guarde a US.

M. SANCHEZ FONTECILLA.

Al señor Ministro de Marina.

Consulado de Chile en Vancouver.—Núm. 6.—5 de Setiembre de 1894.—Señor Ministro.—Antes que se estableciera este Consulado la oficina de enganche en este puerto obligó a los capitanes de buques chilenos a enganchar su tripulacion nueva i a visar la desercion de su jente de mar en aquella oficina, lo que era perfectamente legal, pero cuando despues del establecimiento de este Consulado la oficina de enganche obligó a los capitanes a hacer la misma cosa so pena de rehusarles la carta de salida, etc., yo me oponia a eso, haciendo reclamaciones sobre este asunto ante el Gobernador Jeneral del Canadá en Otawa, quien las refirió al Ministerio de Marina. Desde este tiempo hasta la fecha se cambió una correspondencia bastante voluminosa entre aquel Ministerio i este Consulado, i con fecha 17 del mes próximo pasado me congratulo de haber recibido el siguiente oficio del Ministerio de Marina: «Ministerio de Marina.—Otawa.—Señor: Con relacion a su carta del 15 del mes pasado i previa correspondencia sobre la cuestion de la restitucion de emolumentos de la oficina de enganche en Vancouver de desertores i nuevos marineros, tengo el agrado de notificarle que el administrador de esa oficina ha sido instruido que, si los capitanes de buques chilenos hacen uso de la oficina de enganche tienen que pagar los emolumentos legales, pero si los emolumentos han sido exijidos sin que haya prestado servicios el administrador, deben ser restituidos. Tengo tambien el agrado de notificarle que el administrador ha sido instruido que en vista del tratado entre Gran Bretaña i Chile no obligue a marineros nuevos o despedidos de buques chilenos a firmar el contrato de enganche. Tengo el agrado de devolver a Ud. el ejemplar del tratado entre Chile

i otras potencias prestado por Ud.—Dios guarde a Ud.—JHON HARDIE, Ministro interino de Marina, al señor don Máximo Patricio Morris, Cónsul de Chile en Vancouver.»

En consecuencia, se me entregó por la oficina de enganche la suma de 36 pesos, de los cuales he gastado 30 en un abogado de derecho Internacional que me asistió en la cuestion i cuya cuenta incluyo a US.—Dios guarde a US.—(Firmado) *Mariano Patricio Morris*, Cónsul de Chile en Vancouver.

Al señor M. Sánchez Fontecilla, Ministro de Relaciones Esteriores de Chile.

Está conforme.

EDUARDO PHILLIPS.

---

88. Franquicias aduaneras.—Se conceden a favor de los Ministros Diplomáticos chilenos por la cantidad i forma que se indican.

(Ordenanza de Aduanas reformada por lei de 6 de Julio de 1878).

Santiago, 26 de Diciembre de 1872.

Art. 33

Serán libres de derechos de su internacion, para el consumo, las mercaderías siguientes:

....

Efectos de los Ministros Diplomáticos chilenos.

Para su consumo o uso personal por un valor que segun la Tarifa de avalúos, no exceda del importe del sueldo de un año de dichos funcionarios, siempre que estos efectos se internen dentro de los cuatro meses precedentes o de los cuatro subsiguientes al de su regreso a la República.

Nota.—Véase el núm. 17.

Insertamos las siguientes comunicaciones.

MINISTERIO DE RELACIONES ESTERIORES.

Santiago, 24 de Agosto de 1886.

El Ministerio de Hacienda ha remitido a este Departamento el oficio de Ud. número 4,207, de fecha 29 de Julio último, para la resolucion de las consultas relativas al despacho de ciertos bultos pertenecientes al ex-Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de la República en Gran Bretaña, don Marcial Martinez, que hace Ud. en su citado oficio. Estima el Departamento que, si los sueldos de los funcionarios diplomáticos se computan conforme a la lei, en moneda de oro, i la Ordenanza de Aduanas ha tomado como base esos sueldos para fijar el monto de la franquicia aduanera a que Ud. se refiere, es fuera de duda que el avalúo de las mercaderías que puedan internar, debe practicarse en la misma moneda en que se cubren aquellos sueldos.

En cuanto a la asignacion local de que gozan los espresados funcionarios, atendida su naturaleza i la forma en que la consulta la lei de presupuestos, no debe considerarse para estos efectos como parte de sus sueldos.

Dios guarde a Ud.

ANÍBAL ZAÑARTU.

Al Superintendente de Aduanas.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Santiago, 26 de Diciembre de 1888.

El Ministerio de mi cargo pidió informe al Tribunal de Cuentas acerca de su nota número 6,486, de 30 de Noviembre último, éste a su vez pidio informe al Fiscal de ese Tribunal que dice lo que sigue:

«La Superintendencia de Aduanas ha elevado al Ministerio de Hacienda una solicitud del Ajente Aduanero don Victoriano Soffia para que se declare si el cargo que invistió don Isidoro Errázuriz de Ajente Jeneral de Colonizacion de Chile en Europa, se reputa como de carácter de Ministro Diplomático para los efectos de la liberacion de derechos que acuerda la Ordenanza de Aduanas a los espresados funcionarios.

«Segun la lei de 12 de Setiembre de 1883, los Ajentes Diplomáticos que nombrare el Presidente de la República en uso de la atribucion que le confiere el número 6 del artículo 82 de la Constitucion, son Enviados Estraordinarios i Ministros Plenipotenciarios; Ministros Residentes o Encargados de Negocios.

«Estos funcionarios, segun los principios de derecho internacional, representan al Estado que los nombra ante el otro Estado que los recibe; i por consiguiente, para que tengan el carácter de diplomáticos es necesario que estén acreditados por un Gobierno ante otro, ya sea para jestiones jenerales que interesan al pais que representan o simplemente para negocios especiales i determinados.

«El señor don Isidoro Errázuriz no ha sido encargado de ninguna mision diplomática, ni ha sido acreditado por el Gobierno de Chile ante otros Gobiernos para jestionar respecto de la colonizacion del pais. Unicamente se le ha investido del carácter administrativo de Ajente del Gobierno de Chile para contratar colonos i propender a la inmigracion estranjera; i sus funciones se han ejercido no ante los Cobiernos sino ante los particulares que han deseado venir a Chile en calidad de colonos. El empleo conferido al señor Errázuriz no es, pues, de aquellos a que se refiere e artículo 1.° de la lei de 12 de Setiembre de 1883, i, por consiguiente, no le comprende la disposicion del artículo 2.° de la lei de 6 de Julio de 1878 que exime de derechos de internacion los efectos pertenecientes a los Ministros Diplomáticos chilenos».

Lo trascribo a Ud. para su conocimiento i demas fines.

Dios guarde a Ud.

J. SOTOMAYOR G.

Al Superintendente de Aduanas.

SUPERINTENDENCIA DE ADUANAS.

Valparaiso, 25 de Setiembre de 1889.

El señor Ministro de Hacienda en oficio número 731, de 24 del actual, me dice lo siguiente:

«En contestacion a su nota número 4,695 de 11 del actual, digo a Ud. que este Ministerio acepta la resolucion espedida por el Ministro de Relaciones Esteriores el 24 de Agosto de 1886, referente a la moneda en que debe computarse la cantidad no superior al sueldo de un año porque pueden internar mercaderías libres de derechos los Ministros Diplomáticos chilenos».

Lo trascribo a Ud. para su conocimiento, haciéndole presente que esta Superintendencia, por oficio número 4,695 ántes citado, propuso al señor Ministro de Hacienda que el sueldo de los Ministros Diplomáticos chilenos se computara con un recargo de 26-31 por ciento, que es la diferencia que

existe entre la moneda de 38 d en que se hacen los avalúos i el peso de 48 d en que deben computarse esos sueldos.

Dios guarde a Ud.

AUGUSTO VILLANUEVA G.,

Al Jefe del Departamento de Contaduría.

---

89. Contabilidad de las legaciones.—Se dictan reglas a fin de facilitar la formacion de la cuenta de gastos de las diversas legaciones.

Santiago, 22 de Junio de 1882.

A fin de facilitar a la respectiva oficina de Contabilidad Jeneral la formacion de la cuenta de gastos de las diversas legaciones que el Gobierno de la República tiene acreditadas en el estranjero o acreditare en lo sucesivo,

Decreto:

1.° El jefe de cada una de las legaciones existentes o que posteriormente se crearen, deberá comunicar al Ministerio de Relaciones Esteriores, i al mismo tiempo al jefe de la oficina de Contabilidad Jeneral, la fecha de su partida de Chile con los empleados que lo acompañan, lo mismo que la de su llegada al pais del regreso de su mision.

2.° Igualmente deberá comunicar, tanto al Ministerio de Relaciones Esteriores como al jefe de la oficina de Contabilidad Jeneral, todo jiro que hiciere contra la respectiva oficina pagadora, ya sea para cubrir los sueldos o asignaciones correspondientes al personal de la Legacion, ya sea para cumplir los encargos que les hubiere encomendado el Gobierno, o con cualquier otro motivo. Junto con este aviso deberán remitir la cuenta de inversion de las respectivas cantidades.

3.° Antes del 1.° de Febrero de cada año enviarán a la misma oficina de Contabilidad Jeneral los documentos comprobantes de

los gastos que hayan efectuado durante el año anterior, para los efectos del correspondiente exámen o aprobacion i para que puedan consultarse al formar la cuenta jeneral de inversion.

4.° Los jefes de las Legaciones que al presente existen, enviarán desde luego a las mencionadas oficinas un resúmen de las cantidades que hayan recibido hasta la fecha i de la inversion que les hayan dado.

Tómese razon, comuníquese, anótese i publíquese.

SANTA MARIA.

Luis Aldunate.

---

90. Ajentes Diplomáticos.—Se determina sus clases, sueldos, asignaciones, empleados de secretarías, etc., etc.

Santiago, 12 de Setiembre de 1883.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Los ajentes diplomáticos que nombrare el Presidente de la República, en uso de la atribucion que le confiere el número 6 del artículo 82 de la Constitucion, serán de dos clases:

1.° Enviados Estraordinarios i Ministros Plenipotenciarios;

2.° Ministros Residentes.

Podrá, ademas, investirse del carácter de Encargados de Negocios a los secretarios de Legacion que por fallecimiento, ausencia o imposibilidad del jefe de ella, deban asumir interinamente i con la competente autorizacion del Gobierno, el desempeño de funciones diplomáticas.

Art. 2.° El personal de los empleados de secretaría de las Legaciones de Chile podrá constar de un secretario de Lega-

cion, de uno o dos oficiales de secretaría, segun lo creyere conveniente el Presidente de la Repúbiica, i hasta de tres adictos.

Podrá tambien agregarse a estas Legaciones a un oficial del Ejército o de la Armada Nacional, siempre que, por razones especiales del servicio, el Presidente de la República lo determine.

Art. 3.° El sueldo de los Enviados Estraordinarios i Ministros Plenipotenciarios será de diez mil pesos anuales, i el de los Ministros Residentes de ocho mil.

Art 4.° Los secretarios de Legaciones servidas por Ministros de primera clase, gozarán el sueldo de cuatro mil pesos anuales, i los de las Legaciones servidas por Ministros de segunda, el de tres mil quinientos.

Los oficiales de secretaría que se encuentren en el primer caso indicado en el inciso precedente, tendrán el sueldo anual de dos mil pesos, i el de mil ochocientos los que se encuentren en el segundo.

Art. 5.° Los oficiales del Ejército o de la Armada Nacional que prestaren sus servicios en una Legacion de la República, en calidad de adictos, gozarán del sueldo de su empleo militar i de una gratificacion igual al veinticinco por ciento del que corresponda a los oficiales de secretaría en la misma Legacion.

Art. 6.° Los adictos durarán en sus funciones por el término de dos años, contados desde la fecha de su respectivo nombramiento.

Art. 7.° Los ajentes diplomáticos de la República podrán gozar, independientemente de los sueldos fijos que establece el artículo 3.° de la presente lei, de una asignacion local destinada a satisfacer los gastos de representacion.

El presupuesto del Ministerio de Relaciones Esteriores contendrá anualmente un cuadro de las indicadas asignaciones locales, las que se regularán en consideracion a las necesidades i exijencias especiales del pais en donde estuviese acreditado el Ajente diplomático.

Art. 8.° Los gastos de escritorio i correspondencia de cada Legacion serán de cargo del jefe de ella. Correrá, sin embargo,

de cuenta del Estado, el valor de las comunicaciones telégraficas que, por motivos del servicio i con causa justificada, se dirijiesen al Gobierno o a funcionarios chilenos.

Art. 9.° Los secretarios de Legacion que, en los casos a que se refiere el artículo 1.°, quedasen interinamente investidos del carácter de Encargados de Negocios, percibirán, mientras duren sus funciones de tales, i ademas del sueldo de su empleo, la asignacion local correspondiente al jefe de la Legacion a quien reemplazaren.

Art. 10. Para espensa de establecimiento, se asigna a los ajentes diplomáticos, secretarios de Legacion i oficiales de secretaría, una mitad del sueldo fijo correspondiente a un año, segun su categoría.

Esta asignacion podrá percibirse desde quince dias ántes de la salida del pais.

En el caso que un ajente o empleado diplomático dejase por causa de promocion o renuncia, el servicio de la Legacion para que hubiese sido nombrado, ántes que trascurriesen trescientos sesenta i cinco dias desde la fecha inicial indicada en el inciso precedente, solo tendrá derecho a que se le considere de abono, como lejítimamente devengada, la parte de asignacion proporcional al número de dias trascurridos.

Art. 11. El Estado abonará el costo del trasporte marítimo de los empleados diplomáticos enumerados en el artículo anterior, de sus mujeres i de aquellos de sus hijos menores de edad que vivan a su lado, desde el puerto inicial de la navegacion hasta el de término, i tanto en el viaje de partida como en el de regreso al país, despues de terminada la mision por haber llenado su objeto o por resolucion del Gobierno.

Para los efectos de este abono, las tesorerías del Estado ó las oficinas pagadoras de los empleados diplomáticos solo tomarán en consideracion las tarifas de trasportes por la vía mas directa entre el puerto inicial de la navegacion i el de su destino en el pais en donde el empleado se dirije definitivamente.

Art. 12. Los ajentes i empleados diplomáticos que hubieren

de trasladarse a un punto distinto, o a un pais diverso de aquel en que residen, con motivo de comisiones accidentales en servicio de la República, serán reembolsados de sus gastos personales de traslacion i de residencia, segun la cuenta que presentaren bajo su sola esposicion.

Art. 13. Las Legaciones de la República en el estranjero podrán ser dotadas, siempre que el Presidente de la República lo estime necesario, de un oficial contador.

El Presidente de la República podrá asignar a este empleado, segun las necesidades del servicio que se le confíe, un sueldo anual que no baje de dos mil pesos ni suba de cuatro mil quinientos.

Art. 14. Los sueldos i asignaciones que establece la presente lei comenzarán a devengarse desde quince dias ántes de la partida del pais, i cesarán quince dias despues de aquel en que el ajente o empleado diplomático ha debido regresar al pais, valiéndose de las vias directas i usuales de comunicacion.

Art. 15. Los sueldos i asignaciones a que se refiere el artículo precedente, serán pagados en libras esterlinas o jiros i valores equivalentes, á razon de una libra por cada cinco pesos de dichos sueldos i asignaciones.

Art. 16. Los ajentes i empleados diplomáticos de Chile deberán residir en la capital o en el punto en que tengan su asiento el Gobierno del pais cerca del cual se encuentran acreditados.

Sin perjuicio de la regla jeneral establecida en el inciso precedente, los referidos empleados diplomáticos podrán separarse del lugar de su residencia hasta por un término de dos meses, con goce de sueldo, i de cuatro meses adicionales, sin sueldo, siempre que hubieren obtenido una autorizacion previa por el órgano del Ministerio respectivo.

En los casos que por circunstancias imprevistas no les hubiere sido dable obtener esa previa autorizacion, deberán dar cuenta al Ministerio de toda ausencia que se prolongue por mas de quince dias.

No es aplicable a los ajentes i empleados diplomáticos la lei de 10 de Setiembre de 1869. (1)

Art. 17. La jubilacion de los Enviados Estraordinarios i Ministros Plenipotenciarios se hará con arreglo al sueldo que corresponda a un Ministro de la Corte Suprema en la proporcion indicada para este efecto en la lei de 11 de Enero de 1883.

Los Ministros Residentes se jubilarán con arreglo al sueldo que corresponda a un Ministro de la Corte de Apelaciones, en la misma proporcion establecida en la indicada lei de 11 de Enero de 1883.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Art. 1.° Los ajentes diplomáticos actualmente acreditados como Encargados de Negocios, continuarán en el ejercicio de estas funciones miéntras el Presidente de la República determine poner término a su mision, o modificar su carácter, en conformidad a la presente lei.

Art. 2.° La limitacion que establece el art. 2.° de la presente lei, en órden en número de los adictos de las Legaciones de Chile, no importa la caducidad del título de los que actualmente desempeñasen esas funciones, en exceso del número fijado por la precitada disposicion.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien de aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

DOMINGO SANTA MARIA.

Luis Aldunate.

(1) Esta es la lei de licencias para empleados públicos.

91. Ceremonial de visitas.—Se prescribe el ceremonial de visitas entre los ajentes diplomáticos i consulares de Chile i los oficiales de la Armada.

Santiago, 10 de Diciembre de 1887.

De acuerdo con el Departamento de Marina he acordado i decreto:

Desde esta fecha comenzará a rejir el siguiente *ceremonial de visitas entre los ajentes diplomáticos* i *consulares de Chile* i los *oficiales de la Armada:*

Art. 1.° Los oficiales jenerales i los oficiales comandantes deben la primera visita a los Enviados Estraordinarios i Ministros Plenipotenciarios, a los Ministros Residentes i a los Encargados de Negocios *ad interim* que residan en algun puerto del pais cerca del cual están acreditados.

Art. 2.° Los oficiales jenerales, los jefes de division i los capitanes de navío esperarán la visita de los Cónsules de la República, sea cual fuere su categoría, cuando llegaren a un puerto en que haya constituido algun funcionario de esta clase.

Los capitanes de fragata esperarán la visita de los Cónsules i Vice-Cónsules.

Art. 3.° Los oficiales de la Armada, desde capitan de fragata abajo, harán la primera visita a los Cónsules jenerales i desde capitan de corbeta abajo a los Cónsules i Vice-Cónsules.

Art. 4.° Los Vice-Cónsules deben la primera visita a todo oficial comandante hasta el grado de teniente.

Art. 5.° Las visitas oficiales enumeradas solo tendrán lugar a la primera llegada de la nave, i se llevarán a efecto por una i otra parte, dentro de las veinticuatro horas, siempre que el tiempo lo permita. Estas visitas se repetirán si la nave regresara despues de una ausencia de seis meses.

Art. 6.° En todo caso, el oficial jeneral o comandante que llega mandará, tan pronto como pueda, un oficial a informar de

su presencia en el puerto al ajente diplomático o consular residente en él.

Art. 7.° Los Enviados Estraordinarios i Ministros Plenipotenciarios, los Ministros Residentes i los Encargados de Negocios *ad interim*, devolverán la visita a los oficiales de la Armada hasta el grado de capitan de fragata inclusive, pudiendo hacerlo en su representacion el secretario o un oficial de secretaría de la Legacion si se trata de visita a oficiales de grados inferiores.

Art. 8.° Los oficiales jenerales de la Armada devolverán las visitas a los Cónsules jenerales i Cónsules, pudiendo hacerse representar por un oficial para con el Vice-Cónsul.

Art. 9.° Los oficiales de la Armada pondrán a disposicion de los funcionarios diplomáticos i consulares una embarcacion adecuada para sus visitas a bordo.

Art. 10. Los funcionarios diplomáticos i consulares tendrán a la entrada i salida de a bordo los honores que a continuacion se espresan:

a.—Los Enviados Estraordinarios i Ministros Plenipotenciarios serán recibidos con la guardia formada presentando armas, i el tambor tocará marcha. Al retirarse se les saludará con 13 cañonazos.

b.—A los Ministros Residentes i a los Encargados de Negocios *ad interim*, se les recibirá con la guardia formada con armas terciadas, i el tambor tocará marcha. Al retirarse se les saludará con 11 cañonazos.

c.—Los Cónsules jenerales serán recibidos con la tropa formada sin armas i el tambor con su caja a la espalda. Al retirarse se les saludará con 9 cañonazos.

d.—Los Cónsules serán recibidos con la tropa formada sin armas i al retirarse se les saludará con 7 cañonazos.

e.—Los Vice-Cónsules serán recibidos sin formacion de tropa, i al retirarse se les saludará con 5 cañonazos.

Comuníquese, anótese i publíquese.

BALMACEDA.

Miguel Luis Amunátegui.

41-42

92. Fuero criminal de un Ajente Diplomático cesante.— Dictámen del Fiscal de la Excma. Corte Suprema señor don Ambrosio Montt, sobre el fuero criminal de un Ajente Diplomático cesante.

Excma. Corte: En Enero último el Ministerio de Relaciones Esteriores puso en conocimiento del Departamento de Justicia, los cargos que el Enviado Estraordinario de la República en Estados Unidos, en su oficio de 30 de Noviembre anterior, fechado en Washington, hacia al Ministro cesante don Prudencio Lazcano, i recaian sobre la falta en los archivos de las comunicaciones dirijidas por el señor Lazcano al Gobierno o a otras autoridades i personas, de los telegramas cambiados por él mismo con la Dictadura, i del asiento i cuenta de los gastos causados en la Legacion en la última época.

El secretario de la Legacion, don Jorje Astaburuaga, al entregar al nuevo Ministro los papeles, libros i documentos transitoriamente confiados a su cuidado, declaró, en resguardo de su responsabilidad, que no habia recibido de su antiguo jefe las piezas cuya omision se advertia i no acertaba a esplicarse ni a justificar.

Con estos datos, trasmitidos al Ministerio público por el Departamento de Justicia, interpuso el Promotor Fiscal querella criminal contra el señor Lazcano, fundada en los artículos 470 i 242 del Código Penal, i solicitó la instruccion inmediata del correspondiente sumario i mandamiento de prision. Apoyó i motivó sus jestiones el Fiscal de hacienda, en el dictámen de 23 de Abril; i en vista de estos antecedentes, tambien del poder, escrito i certificado posteriormente agregado por la parte del señor Lazcano, la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago dictó el auto de incompetencia de 25 de Mayo.

En concepto del Tribunal, formulado en los dos considerando de su resolucion, el presunto reo, ya removido del cargo de Ministro diplomático de la República, carece del fuero anexo solo al ejercicio del empleo, i dejando de protejerle la escepcion

espresa, limitada i taxativa del núm. 3.° del artículo 67 de la lei orgánica de 15 de Octubre de 1875, es justiciable de derecho comun i debe ser procesado en la forma ordinaria.

De este auto se ha deducido la apelacion que V. E. ha tenido a bien remitir al exámen del Fiscal.

Versan las dudas, que realmente son sérias i lejítimas, sobre la intelijencia del número i artículos citados de la lei de atribuciones de los tribunales: precepto oscuro, susceptible de interpretaciones diversas i materia de mucha discusion i de juzgamientos no siempre uniformes.

Dispone el estatuto orgánico que ciertos funcionarios del Estado, gobernadores, intendentes, ministros diplomáticos, arzobispo, obispos, i otras dignidades eclesiásticas i el Presidente de la República, no puedan ser demandados en causas civiles i criminales sino ante las Cortes de Apelaciones en primera instancia i ante V. E. en alzada. De aquí un fuero especial que en jeneral comprende a todos estos altos funcionarios, sin que por eso deje de haber diferencias que son peculiares a algunos i subordinan el privilejio, cuya naturaleza es tambien varia i compleja, a condiciones que no son comunes. No lo poseen, en efecto, en la misma forma los prelados i los intendentes, i es cierto que hai unas reglas para el enjuiciamiento de los ajentes diplomáticos i otras para el de los delegados administrativos del Presidente de la República. Estos por un doble favor; otorgado por las leyes con la mira de robustecer su autoridad i ponerla al abrigo de asechanzas i acusaciones dirijidas a perturbar el buen desempeño de sus cargos, no son enjuiciables sin la venia o autorizacion prévia del Consejo de Estado i ha de entablarse tambien el proceso despues de la apreciacion de sus méritos por la Corte de Apelaciones que lo sustancia i falla en primer grado: miéntras que los otros dignatarios, políticos, civiles o eclesiásticos, sujetos por lo demas al procedimiento ordinario, solo gozan del beneficio, concedido ménos en su interes que en el de sus contradictores, i sobre todo en el interes de un

juzgamiento mas acertado, de darse a sus causas un tribunal superior como juez *a quo* i la Corte Suprema como juez de apelacion.

Prescindiendo el Fiscal de investigar las dudas que suscita la aplicacion de la regla del artículo 67, número 3, a los diversos funcionarios comprendidos en el fuero especial, ha de limitarse ahora, como lo pide el caso concreto en exámen, a solo tomar en consideracion el punto que motiva la presente dificultad i parece al Fiscal mucho ménos obvio de lo que estima la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago.

¿Cesa el privilejio con el ejercicio del cargo? ¿Vuelven los intendentes, diplomáticos, etc., al fuero comun el dia que dimitieron o fueron exonerados de sus puestos? ¿Es aplicable esta doctrina tanto a las causas ordinarias, como a los procesos por actos ejecutados en el desempeño de sus cargos? ¿O bien han de quedar sujetos, en órden a los de esta segunda clase, a la jurisdiccion especial establecida por razon i con fines impersonales i el interes superior del acertado juzgamiento de faltas i delitos que afectan al órden público i al mejor réjimen del Estado?

Cuestiones son estas que no resuelve claramente el testo del artículo 67, núm. 3 de la lei orgánica, se han ventilado amenudo ante V. E. i las Cortes de Apelaciones, i no es posible esquivar ahora en el juicio criminal promovido al señor Lazcano.

En concepto del Fiscal, que parece ser tambien el aconsejado por la ciencia i acojido por nuestros Tribunales, el fuero de los funcionarios, si lo tuvieren amplio i absoluto, cesa con sus cargos en lo tocante a los actos de la vida ordinaria, de carácter criminal o meramente civiles, pero subsiste en lo relativo a sus puestos, es decir: a los decretos que libráren como autoridad, atropellos vejaciones i otros abusos cualesquiera; a la infraccion de los deberes anexos a sus empleos; a los reparos a que den asidero justo sus cuentas; a los desfalcos que han podido ocurrir en la inversion de los dineros fiscales confiado a su guardia; a la sus-

traccion o comunicacion a estraños o enemigos, de los papeles i documentos reservados a su conocimiento i a su fé: al conjunto, en suma, de los delitos que haya perpetrado como funcionario i castiga el Código Penal.

Esta separacion de fueros, si no se halla en los términos literales, resulta del espíritu i miras de la lei i está en la naturaleza del privilejio, llamado tal, concedido aparentemente al funcionario i establecido en realidad con otros fines por el lejislador.

Los hechos de la vida ordinaria son uniformes i no cambian por la condicion de su autor. Un contrato de venta o de arrendamiento presenta la misma índole jurídica celebrado por el jefe del Estado o por el mas modesto particular, i el propio carácter revisten las obligaciones comunes que recaen sobre bienes muebles o inmuebles. Así tambien las relaciones de familia, del estado de las personas i demas situaciones que imponen deberes, establecen derechos i pueden ocasionar conflictos i litijios. La lei las regula i las define, como los Tribunales las deciden, en contencion, sin mirar a la calidad de las personas i en la confianza de que el vigor de la autoridad pública, asumida i ejercida por el juez, bastará a reprimir la arrogancia del ciudadano mas poderoso i a amparar la debilidad del mas humilde.

Esto esplica por qué el alto funcionario vuelve al fuero comun o nunca tuvo privilejio, aun en tiempo de su cargo, por los actos civiles i tambien criminales ordinarios que ejecutó i dieron motivo a proceso o litijio.

El principio es de razon i de conveniencia i se halla en los designios de la lei. Pero son otros i mui diversos el criterio i reglas aplicables a los actos que el empleado ha ejecutado en el ejercicio de sus funciones. Ellos traen su delincuencia, o una agravacion de culpabilidad, de la falta de los deberes anexos al puesto: deberes que en la escala moral i penal son mas severos a medida que se deposita mayor confianza en el que ha de cumplirlos o que su infraccion causa mas graves daños al Estado o a la sociedad. Son éstas las obligaciones llamadas profesionales o del cargo.

La infidelidad, la seduccion, la violacion de secretos, por ejemplo, son faltas en moral, pueden ser delitos en derecho positivo, pero presentan semblante odiosísimo, revistiendo asimismo el carácter de crímenes, cuando el tutor seduce a la pupila o el sacerdote divulga los secretos de la confesion, o el gobernador pone la fuerza de su mando al servicio de intereses o venganzas propias, o el Ministro diplomático sustrae o toma para sí documentos reservados de Gobierno, o el empleado de tesorería defrauda los dineros confiados a su guarda.

Las leyes naturalmente toman en cuenta estas circunstancias e inflijen al culpable penas mayores. Ahora, pues, si el delito trae su oríjen o su agravacion de la falta de cumplimiento de los deberes del cargo, fluye de rigor que se ha de procesar i juzgar segun el criterio i los designios de la lei, i en consecuencia que no ha cesado para el reo el tribunal llamado a pesquisar su conducta e inflijirle las penas a que fuere acreedor.

Este es un fuero real i estraño al individuo: es el *forum criminis* que radica el proceso en el espacio como en el tiempo i sigue tanto al reo que se ahuyentó del lugar, como al reo que se alejó, por decirlo así, del período o época en que cometió el acto punible.

El espacio i el tiempo son elementos fundamentales de jurisdiccion i de competencia, como bien lo manifiestan los casos de estradicion internacional i la doctrina de jurisprudencia, tanto como de moral, que se ha de aplicar al delito la pena de la le existente al tiempo i en el lugar de su perpetracion.

Entiende el Fiscal que estas son las máximas correctas de derecho i de buena jurisprudencia; i puedo afirmar a V. E., en vista de los casos i precedentes ocurridos en Chile, durante el imperio de la Constitucion de 1833 i el de las leyes orgánicas de los tribunales señaladamente la de 1875, hoi vijente, que en el mismo sentido i con criterio igual se ha interpretado el fuero de los altos funcionarios de la República.

Los conflictos de competencia, suscitados a menudos, ya ante

V. E., ya ante el Consejo de Estado, han terminado constantemente, o en la parte mayor de los casos, por la decision de que el privilejio, si se estingue con el fenecimiento del cargo, en lo relativo a los actos de la vida ordinaria, persiste en órden a los que el empleado ejecutó en el ejercicio i con la autoridad de sus funciones.

En 1884, la Corte de Concepcion, llamada a conocer del proceso de un ex-gobernador de departamento, se declaró imcompetente porque el reo presunto, ya cesante al tiempo de la querella, no gozaba del privilejio establecido por el número 3 del artículo 67 de la lei de 1875. El Tribunal Supremo, considerando que la acusacion versaba sobre actos ejecutados en el ejercicio del puesto, revocó el fallo i decidió que la causa correspondia en primera instancia a la Corte de Concepcion.

V. E. pronunció poco despues en 1885, idéntica resolucion en en la contienda trabada entre el juzgado de letras i la Corte de Apelaciones de Santiago, con motivo de un juicio criminal instruido a otro ex-gobernador de departamento.

La Corte Suprema no dirimió esta contienda, que tuvo por grave i dificultosa, sino despues de un profundo estudio de la lei i de la naturaleza de los fueros especiales, i tomando en cuenta los pareceres contrarios vertidos en su propio seno i sostenidos con vigor por dos de sus vocales en disidencia. La mayoria del Tribunal acordó con todo el principio, base de su juzgamiento, que los actos incriminados determinaban, mas que otra circunstancia alguna, el fuero del proceso i la consecuencia obligada de que el funcionario cesante se hallaba dentro del recinto trazado al privilejio por el artículo 67 de la lei.

Viene en seguida, en 1888, el juicio promovido al ex-gobernador de Vallenar Miller Almeida por excesos i abusos de autoridad; i aunque la Corte de la Serena decidió que el caso era de derecho comun, V. E. interpretando, en concepto del Fiscal, en sentido mas correcto el precepto de la lei revocó el auto en revision i declaró subsistente el fuero. Fué razon del juzgamiento,

como en las especies anteriores, la circunstancia de haber ocurrido los excesos o abusos durante el desempeño del cargo.

Omite el Fiscal recordar otros casos que contribuyen a establecer i consolidar, acerca del punto en exámen, la jurisprudencia de la Corte Suprema, creyendo no obstante oportuno citar, ora por ser mui reciente, ora por sus considerandos, tambien por el interes del debate a que dió lugar, el que V. E., falló el 17 de Mayo anterior, con ocasion del sumario criminal instruido en Concepcion al ex-intendente i gobernador don José Echeverría Lazo.

El Tribunal sin dificultad se puso, de acuerdo sobre uno de los motivos de la duda, pero llegando al otro, el relativo a la cesacion del empleo, cayó en disidencia i hubo de resolver por mayoría de votos. Dos de los señores ministros estimaron que el privilejio, por su naturaleza restrinjido, de estricto derecho, debia circunscribirse al espacio estrecho i definido de las funciones del intendente, pensando que esta intelijencia de la lei, en armonia rigurosa con los principios de la ciencia, concertaba tambien con el propósito visible de protejer al contendor de influencias i peligros ya inverosímiles i poco de temer de parte de un funcionario cesante.

Escusa el Fiscal repetir aquí las observaciones emitidas en sentido contrario, que fué el de la sentencia, por los señores ministros de la mayoría. Constan en los considerandos del fallo de Mayo i son, bien que espresadas en forma mas concisa i vigorosa, las que hasta ahora se ha procurado desenvolver en el presente dictámen.

Cierto es que el caso de un ajente diplomático no es exactamente igual de un itendente o gobernador, no lo es tampoco al de los demas dignatarios comprendidos en la momenclatura del número 3.° del artículo 67 de la lei de 1875: i será preciso, ya que faltan reglas específicas, inquirir si existen analojías que permitan la aplicacion del mismo criterio, o hai por el contrario

motivos peculiares para escluir del privilejio al Enviado diplomático cesante.

La condicion de estos funcionarios es seguramente mui distinta de la que su destino i la lei asignan a los delegados que en el interior representan al Presidente de la República. Pero las diferencias, lejos de debilitar, robustecen la regla del mantenimiento del fuero; i aun, bien penetrados los designios de la lei i las eventualidades de su aplicacion, se puede afirmar que el principio, si no es verbal i nugatorio, se realiza i cobra eficacia solo i casi siempre despues del fenecimiento del cargo diplomático. Un intendente, en efecto, en roce perenne con sus gobernados, cuyos intereses suele lastimar o cuyas pasiones es llamado a correjir, se halla en riesgo constante de provocar disgustos, suscitar quejas o dar asidero fácil a procesos: miéntras que el empleado diplomático, ausente del pais, en relaciones activas solo con su gobierno, no presta ocasion a choques de intereses o motivos de pleitos civiles o criminales con particulares en Chile, i por decoro elemental a toda costa debe evitarlos en el sitio estraño de su residencia.

¿Cuál seria pues la eventualidad probable i próxima de enjuiciamiento o de litijio contemplada por la lei? Un Ministro en el esterior no litiga con su gobierno, al cual obedece i se encuentra inmediatamente subordinado: se halla exento por su ausencia de las contiendas que provoca el razonamiento de los caractéres i de los negocios, en la vida ordinaria; i por la naturaleza de su puesto no causa tampoco ofensas i vejaciones a sus conciudadanos. La hipótesis de un proceso, única práctica i racional, la sola tambien que pudo suponer la lei, viene a producirse el dia que el ajente diplomático es removido de su cargo o lo deja voluntariamente, i es llamado a cuenta ante los tribunales por las faltas o delitos que cometió en el desempeño de sus deberes.

He aquí las eventualidades de un enjuiciamiento de otro modo i en otras circunstancias quimérico o de mui rara ocurrencia. Es un proceso necesariamente especial: un proceso por decirlo así

de gobierno i Estado, en que el ministerio público, con el denuncio del Departamento de Relaciones Esteriores, pesquisa los actos incriminados, no de un Enviado en ejercicio (ya exonerado por providencia administrativa i discrecional), sino de un ex-ajente de la República acusado de infidelidad, de infraccion o desobedecimiento de deberes e instrucciones, de sustraccion de documentos, de fraudes, peculados i otros abusos en la jestion de los dineros del erario que tuvo a su cargo, o de traicion a la honra i supremos intereses de la nacion. ¿Quién habrá de conocer de procesos de esta naturaleza, i fallarlos despues de una severa pesquisa i sustanciacion? Es claro que el tribunal mas autorizado i de mayor habilidad i competencia, i que el fenecimiento del cargo, en vez de requerir juez menor, pide por el contrario jurisdiccion mas alta i mas adecuada a la gravedad del proceso.

Así se esplica por qué de ordinario en todos los paises, señaladamente en Alemania i en Francia, el Ministro o Embajador es enjuiciado por sus faltas o delitos ante los tribunales superiores i prévia autorizacion del proceso por los consejos de Estado o de Gobierno i a mérito de los cargos i capítulos del Ministerio de Relaciones Esteriores. Derívase de aquí forzosamente que el fuero especial comprende al cesante i en rigor nunca tiene aplicacion al funcionario en ejercicio.

No se ha de perder de vista la índole i carácter ciertos del privilejio asignado por las leyes a estos empleados superiores i otros de puestos igualmente elevados. Es fuera de duda que todo privilejio en principio es de derecho estricto, de espacio i tiempo mui estrechos i definidos i no admite interpretacion estensiva i de mera analojía. Son estas las máximas de una sábia jurisprudencia i lejislacion. Pero no todo fuero corresponde a la nocion comun i un tanto odiosa de privilejio, i los hai, el del Ministro diplomático, por ejemplo, creados o instituidos con fines de todo punto estraños al pensamiento de realzar la dignidad del empleo o discernir mayor honra a su titular.

El fuero o competencia jurisdiccional se determina o por razon

de la persona, o por consideracion al cargo, o por motivos de interes público. En ocasiones concurren dos de estos principios, rara vez los tres. Así el obispo el mas privilejiado entre los ciudadanos, goza de singulares exenciones en virtud de su dignidad sacramental i perenne, de las prerrogativas de la prelatura i de la lejislacion canónica a que ha de ajustarse en el desempeño de sus deberes de pastor o jefe de la diócesis. El fuero del Ministro diplomático, mucho mas limitado, tiene en mira, ántes que un favor personal i transitorio, la conveniencia de someter los actos de ese ajente superior del Estado a un tribunal de pericia consumada i de mayor autoridad i prestijio.

No se otorga el privilejio a la persona ni en su beneficio, sino al Estado interesado en tener para su causa i su acusacion jueces los mas aptos a hacer la mas recta, severa e intelijente aplicacion de las leyes. El privilejio por lo tanto, concedido al Estado, es perenne como el Estado mismo i solo fenece por la terminacion del juicio o la falta de fundamento de las quejas i cargos que movieron a intentarlo.

Cree pues el Fiscal, que la subsistencia del fuero, una vez fenecido el cargo del ajente diplomático, está en los pensamientos i en las previsiones de la lei, siendo tambien de anotar la circunstancia, no indiferente ni de poco momento, de ser el juez *a quo* del Ministro un tribunal colejiado i provisto por su organizacion de mayor caudal de luces, i ser el juez de alzada la Corte Suprema, llamada por sus atribuciones a entender en los procesos que afectan al Estado i en los que se rozan con los principios i prácticas del derecho internacional. En una causa de ajente diplomático, sea éste cesante i del pais, el conocimiento profundo de esos usos i máximas será siempre, si no la base de la decision, un elemento útil que ayude mucho a su acierto i a su justicia.

Hé aquí los juicios sujeridos al Fiscal por el estudio de la dificultad que V. E. se ha dignado remitir a su exámen: dificultad agravada por las opiniones contrarias que acoje la Iltma. Corte de Apelaciones en su auto de 25 de Mayo, i por las razones en

el propio sentido espuestas ante V. E. por los señores ministros que firmaron en disidencia el fallo de 17 del mismo Mayo.

Santiago, Junio 6 de 1892.

MONTT.

---

93. Pasajes i licencias de empleados diplomáticos i consulares.—Se prescriben reglas sobre pago de pasajes i concesion de licencias de dichos funcionarios.

Santiago, 5 de Setiembre de 1893.

Siendo necesario dictar una regla jeneral respecto de pasajes para los empleados diplomáticos i consulares de la República que hicieren uso de licencias i respecto a la concesion de éstas;

A virtud de la autorizacion que me confiere el inciso 2.° del artículo 73 de la Constitucion,

He acordado i decreto:

1.° Los empleados diplomáticos de la República que, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 11 de la lei de 12 de Setiembre de 1883, solicitaren licencia para ausentarse del lugar en donde deben residir o para trasladarse al pais, no tendrán derecho al abono de pasaje por cuenta del Estado.

2.° Las licencias que soliciten por cualquier motivo se contarán desde el dia en que el empleado diplomático se ausente del lugar de su residencia hasta que reasuma su puesto, de lo cual la Legacion respectiva dará aviso oportuno al Ministerio de Relaciones Esteriores i a la Legacion de la República en Francia.

3.° Hácense estensivas las disposiciones anteriores a los empleados consulares de la República.

Tómese razon, comuníquese, publíquese e insértese en el *Boletin de las Leyes i Decretos del Gobierno.*

MONTT.

V. Blanco.

---

94. Conversion metálica.—Circular del Ministerio de Hacienda relativa a la conversion metálica.

Santiago, 16 de Febrero de 1895.

En el *Diario Oficial* número 5,037, de 11 del corriente, se publica la lei sobre conversion metálica que el Congreso de la República acaba de dictar.

Como US. verá por el testo de la lei promulgada, desde el 1.° de Junio próximo, el Estado pagará sus billetes a los que lo soliciten en las monedas metálicas establecidas por la misma lei. Esta conversion voluntaria e inmediata deberá, sin duda, afirmar la confianza del comercio i dar desde luego a los negocios una base fija para su conveniente desarrollo.

La conversion definitiva se realizará el 31 de Diciembre de 1897. En esa fecha el Estado cambiará a su presentacion el papel-moneda que circule, «por el valor equivalente al peso de 25 gramos de plata i 9 décimos de fino, en la moneda de oro establecida por la lei de que se trata.»

En la misma fecha se liquidarán las actuales obligaciones del Estado, reduciendo su valor nominal, computadas en pesos de 25 gramos i nueve décimos de fino, a la referida moneda legal de oro, i con ella se continuará haciendo su servicio.

El pago i liquidacion indicados solo tendrá lugar en caso de que el valor del peso de plata de veinticinco gramos tenga en aquella fecha un valor superior a 18 peniques, aplicándose en caso contrario la regla jeneral. En suma, el Estado cumplirá en la fecha señalada, i cualquiera que sea el valor comercial de la plata, la promesa fundamental i orijinaria contraida al tiempo de emitir el papel-moneda.

Observará tambien US. que la lei adopta el padron de oro, con acuñacion i poder liberatorio limitados de la plata; i aunque el peso i valor intrínseco de la unidad monetaria a que se refieren los artículos 10 i 16 de la lei que me ocupo son inferiores a la moneda que nos habíamos propuesto emitir, su lei de fino es

igual a la de la libra esterlina o soberano ingles, i las piezas que se acuñen cumplirán con las condiciones de toda buena moneda.

Nuestro peso de oro equivaldrá a 18 peniques esterlinos i nuestro cóndor de veinte pesos representará exactamente treinta chelines, o sea, una i media libra esterlina.

Con el retiro progresivo del papel moneda, el billete de banco habrá de ser indispensable en las operaciones diarias del comercio. En el estado de civilizacion a que hemos alcanzado, la moneda fiduciaria es un poderoso i utilísimo instrumento de cambio, i el pais tiene derecho de exijir que se le provea de este elemento comercial en las condiciones que se requieren para que preste sus servicios en una esfera amplia i con absoluta seguridad de reembolso.

A nuestro juicio, la lei recientemente promulgada consulta por completo estas condiciones. El billete de banco deberá ser garantido totalmente con prenda de valores sólidos, i en caso de quiebra del establecimiento emisor, el Estado realizará la garantía i pagará íntegramente los billetes por medio de las tesorerías públicas. Ademas la lei prescribe que el crédito procedente del billete de banco goza de preferencia sobre todos los demas que concurran en la quiebra, salvo los gastos judiciales.

Con tan perfectas garantías, la lei ha podido conceder, por tiempo limitado, la admision del billete bancario en las tesorerías nacionales para el pago de los impuestos i servicios públicos. Esta facilidad, sin constituir un derecho, evitará muchos embarazos en el período de transicion del curso forzoso al réjimen normal de los pagos en metálico.

Por lo demas, me refiero a las diversas disposiciones consignadas en la misma lei.

Pero es indudable que la abolicion del curso forzoso i el restablecimiento de la circulacion metálica exijen una série de medidas administrativas, que no podrán tener su eficacia sin el concurso patriótico i enérjico de los hombres de negocio i de las clases ilustradas de la sociedad.

El Gobierno cree contar con esta fuerza de opinion i con

este eficaz concurso; así como cuenta con los fondos necesarios para dar satisfaccion cumplida a las prescripciones de la lei i a los compromisos de la Nacion.

A este respecto, llamo la atencion de US. a los cuadros publicados en el núm. 5,038 del *Diario Oficial,* formados por la Direccion de Contabilidad de la República.

Se refiere el primero a los fondos destinados a la conversion i el segundo al balance de la Hacienda Pública en 1895, computados los ingresos i egresos en la unidad monetaria creada por la lei de 11 del corriente.

No necesito insistir en la insuficiencia de los recursos para realizar la conversion en época oportuna incluyendo en ellos el producto de la enajenacion de salitreras, conforme a lo establecido en la misma lei, i la autorizacion conferida al Gobierno para negociar el descuento o anticipo de las obligaciones correspondientes. El cuadro aludido manifiesta los pormenores del caso.

En el cuadro que comprende los ingresos i egresos de 1895 podrá observarse que el presupuesto de los gastos públicos para el año en curso sube a sesenta i cinco millones doscientos once mil noventa i cuatro pesos cincuenta i nueve centavos en moneda corriente i novecientas noventa i cinco mil trecientas veintuna libras esterlinas. Reducidas ámbas sumas a la nueva unidad monetaria, dan un total de setenta i ocho millones cuatrocientos ochenta i dos mil cuarenta i cuatro pesos cincuenta i nueve centavos.

Es de advertir que en esta gruesa suma están comprendidos los ferrocarriles i obras nuevas de importancia que el Congreso ha creido conveniente construir o adelantar en 1895, invirtiendo en ellas una buena parte de las entradas ordinarias de la Nacion. Estas construcciones segun el presupuesto suben a mas de catorce millones de pesos.

Persuadido el Gobierno que es necesario realizar todas las economías compatibles con el buen servicio público, i con el progreso industrial del pais, hará todo esfuerzo, dentro de sus facultades, para limitar muchos de estos gastos a fin de reducir el

presupuesto en sumas de cierta entidad. En tal caso, el sobrante para 1896 no sufriria disminucion si emerjencias imprevistas hubieren de disminuir los ingresos calculados para 1895.

Al dar cuenta a US. de una manera especial de las prescripciones fundamentales de la lei que acaba de dictarse i de la situacion de nuestra Hacienda pública, en sus relaciones con la conversion metálica, espero que US. hará de estos datos i antecedentes el uso que su discrecion le aconseje.

Aprovecho esta ocasion para saludar a US. atentamente i suscribirme de US. A. i S. S.

M. S. FERNÁNDEZ.

A los Ministros Plenipotenciarios i Cónsules Jenerales de la República en el estranjero.

Nota.—Véanse los núms. 57, 58 i 59.

---

95. Contabilidad de la Legacion en Francia.—Se dictan reglas para armonizarla con la de las Tesorerías Fiscales.

Santiago, 10 de Setiembre de 1885.

A fin de armonizar la contabilidad de la Legacion de la República en Francia con la dictada para las Tesorerías Fiscales a virtud de la lei de 20 de Enero de 1883 i decreto de 2 de Julio del mismo año;

He acordado i decreto:

1.° La contabilidad de la Legacion de Chile en Francia se llevará con arreglo a las instrucciones dictadas por las Direcciones del Tesoro i de la Contabilidad para las Tesorerías Fiscales creadas a virtud de la lei de 20 de Enero de 1883.

2.° Las Direcciones del Tesoro i de Contabilidad enviarán a la Legacion de Chile en Francia los modelos de libros, estados,

etc., que fuesen necesarios, teniendo presente la naturaleza especial de las cuentas que corresponden a esa Legacion.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

P. N. Gandarillas.

---

96. Pagos por la Legacion en Francia.—Se establece la forma como se verificarán los pagos imputables a partidas variables del presupuesto o a leyes especiales.

Santiago, 12 de Diciembre de 1889.

Visto lo dispuesto por la lei de 20 de Enero de 1883, i Decreto Supremo de 10 de Setiembre de 1885,

Decreto:

Art. 1.° La Legacion de Chile en Francia no efectuará pago alguno con cargo a partidas variables del presupuesto o a leyes especiales, sino en virtud de un Decreto Supremo que le haya sido comunicado por conducto de la Direccion del Tesoro i en el cual se esprese el ítem i partida del presupuesto o lei especial de que deberá deducirse el gasto.

Art. 2.° Desde la fecha en que tenga conocimiento del presente decreto la espresada Legacion no hará ningun anticipo por sueldos, pensiones, etc., salvo que el gasto esté ajustado a las prescripciones del artículo precedente.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Pedro Montt.

---

97. Legacion en Francia.—Se ordena considerarla como Tesorería Fiscal para los efectos de los arts. 33 de la lei de 20 de Enero de 1883 i 12 de la de 16 de Setiembre de 1884.

Valparaiso, 25 de Febrero de 1892.

Considerando:

Que la Legacion de la República en Francia tiene a su cargo el pago de todas las obligaciones fiscales en el esterior i desempeña las funciones propias de una Tesorería Fiscal;

Que el artículo 33 de la lei de 20 de Enero de 1883 establece que ningun pago será de abono a las tesorerías si no se hiciere a virtud de un decreto que esprese la lei o la partida del presupuesto jeneral del Estado que autoriza el gasto;

Que es contraria a este precepto de la lei la práctica vijente, segun el cual la Legacion hace pagos solo en virtud de instrucciones ministeriales o en cumplimiento de contratos celebrados por los ajentes especiales del Gobierno; i

Que la Direccion del Tesoro debe conocer todas las órdenes de pago dadas a la Legacion para remesarle los fondos necesarios i para pedir que se hagan las imputaciones al presupuesto de cada Ministerio en la forma que manda la lei,

Decreto:

Art. 1.° La Legacion de la República en Francia será considerada como Tesorería Fiscal para los efectos del artículo 33 de la lei de 20 de Enero de 1883 i del artículo 12 de la lei de 16 de Setiembre de 1884.

Art. 2.° Los decretos que ordenen hacer pagos en el esterior estarán sujetos a la tramitacion ordenada por la lei de 20 de Enero de 1883 i la Legacion de la República en Francia no podrá darles cumplimiento sino cuando haya recibido trascripcion o aviso telegráfico de la Direccion del Tesoro.

Art. 3.° La Direccion del Tesoro junto con trascribir a la Legacion los decretos de pago le remesará fondos para cum-

plirlos i pedirá al Ministerio respectivo la imputacion del gasto ocasionado por pérdida en el cambio.

Art. 4.° En vista de la cuenta mensual que rinde la Legacion la Direccion del Tesoro pedirá a los respectivos Ministerios la imputacion del gasto que corresponda por pérdida en el cambio a los pagos hechos con cargo a las partidas de gastos fijos del presupuesto.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Francisco Valdes Vergara.

Nota.—Circular del Ministerio de Relaciones Esteriores sobre el decreto anterior.

Santiago, 23 de Agosto de 1892.

El Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de la República en Francia, manifiesta a este Ministerio que con frecuencia recibe esa Legacion órdenes de los Departamentos de Estado para contratar la compra de mercaderías por cuenta del Fisco i que en la mayor parte de los casos esas órdenes se envian por oficios o por simples telegramas.

Las órdenes dadas en esta forma, anteriormente espuestas, no pueden ser atendidas por la Legacion en Francia, porque ese procedimiento contraría las disposiciones contenidas en el decreto de 25 de Febrero del presente año, que considera a dicha Legacion como Tesorería Fiscal para los efectos del artículo 33 de la lei de 20 de Enero de 1883 i del artículo 12 de la de 16 de Setiembre de 1884.

Dispone, asimismo, el indicado decreto, que la Legacion en Francia no podrá dar cumplimiento a los decretos que ordenen pagos en el esterior sino cuando haya recibido trascripcion o aviso telegráfico de la Direccion del Tesoro.

La Legacion en Francia se ve, pues, en la imposibilidad de cumplir encargos que le hagan los Departamentos de Estado en contravencion al decreto de 25 de Febrero próximo pasado.

Para no ocasionar perjuicios en el servicio, que pueden evitarse, conviene que V. S. se sirva tener presente las disposiciones del recordado decreto, i al hacer algun encargo a la Legacion en Francia, si el caso fuere urjente, el

Director del Tesoro puede comunicarle el decreto que ordene el pago por el cable, siempre que V. S. así lo disponga.

Dios guarde a V. S.

ENRIQUE MAC-IVER.

A los demas Ministerios.

---

98. Legacion en Francia.—Se prescriben las reglas a que debe sujetarse en sus operaciones de Tesorería.

Santiago, 3 de Febrero de 1893.

Considerando:

1.° Que por diversas disposiciones gubernativas la Legacion de la República en Francia ha sido considerada como Tesorería Fiscal para los efectos de los pagos que deben verificarse en el estranjero i para los de los artículos 33 de la lei de 20 de Enero de 1883 i 12 de la de 16 de Setiembre de 1884; i

2.° Que en el presupuesto para el corriente año se establece una seccion especial para los gastos que deben cubrirse en oro,

Decreto:

La Legacion de la República en Francia se sujetará en sus operaciones de Tesorería a las siguientes disposiciones:

1.ª Solo se efectuarán los gastos que en el presupuesto se encuentren consultados en oro i cuya inversion a ella corresponda;

2.ª Los encargos o comisiones que se le confiriesen por los Departamentos de Estado i que signifiquen gastos serán atendidos por la Legacion siempre que le sean encomendados por decretos supremos en los cuales se designe la imputacion al presupuesto en oro, o en los que se disponga el envío de los fondos necesarios para su cumplimiento, espresando la partida del presupuesto en moneda corriente a que debe imputarse el total del gasto; i

3.ª Cuando los gastos a que se refiere el inciso anterior fueren por su naturaleza de carácter urjente, i así se esprese en el decreto respectivo, el Director del Tesoro, lo comunicará en estracto por telégrafo, cuidando de que se envien los fondos con la debida oportunidad.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Enrique Mác-Iver.

---

99. Legacion en Francia.—Se le encarga la liquidacion de las cuentas de la consignacion de guanos.

Santiago, 17 de Marzo de 1896.

Considerando que, segun los informes presentados por el contador de las cuentas del guano, la Compañia Comercial Francesa, al hacerse la liquidacion final de la consignacion del guano, le quedará debiendo al Gocierno de Chile una cantidad que puede variar entre cuarenta i sesenta mil libras esterlinas;

Que estas cuentas no se pueden liquidar, porque la Compañia Comercial Francesa no ha presentado hasta hoi la cuenta de venta de los cargamentos remitidos de Chile, desde el 20 de Agosto de 1890 hasta Agosto de 1891, i porque la espresada Compañia no tiene acreditado en Chile un ajente autorizado para que la represente;

Que es indispensable tomar alguna determinacion para poner término a una negociacion que no puede permanecer indefinidamente sin liquidarse;

Que es urjente llegar a esta liquidacion final para cancelar definitivamente los compromisos pendientes entre el Estado i la Peruvian Corporation, como tambien respecto de otros acreedores del Perú, a quienes se hubiese reconocido derechos a una parte del producto de la venta del espresado guano,

Decreto:

1.° Encárguese a don Augusto Matte, Ministro Plenipotenciario i Enviado Estraordinario de Chile en Francia, de liquidar las cuentas de la consignacion de guanos, ajustada con la Compañia Comercial Francesa segun contrato del 15 de Mayo de 1885, prorrogado por el de 4 de Junio de 1890.

2.° El saldo que resulte a favor del Gobierno de Chile, la Legacion presentará al Ministerio de Hacienda un proyecto de distribucion, con arreglo al protocolo celebrado por el Gobierno de Chile con el Perú en 8 de Enero de 1890.

3.° El Ministro Plenipotenciario, señor Matte, queda autorizado para ajustar la correspondiente liquidacion con la Compañia Comercial Francesa i para cancelar definitivamente las cuentas del contrato de consignacion, tan luego como la liquidacion sea aprobada por el Presidente de la República y haya recibido la Legacion, en dinero, el saldo que resulte a favor de Chile.

Tómese razon, comuníquese y publíquese.

MONTT.

H. Perez de Arce.

---

100. Legacion en Francia.—Para facilitar el cumplimiento de lo ordenado en el anterior decreto se manda en comision al contador de la cuenta del guano.

Santiago, 17 de Marzo de 1896.

Siendo necesario que la Legacion de Chile en Francia tenga a sus órdenes una persona bien instruida en las cuentas i negocios del guano consignado a la Compañia Comercial Francesa, para que pueda efectuar su liquidacion atendiendo acertadamente los intereses del Estado,

Decreto:

1.° El contador de la cuenta del guano, don Benjamin Carrion, se trasladará a Paris i se pondrá a disposicion de la Legacion de Chile en Francia, para todo lo relativo a la consignacion de guano contratado con la Compañia Comercial Francesa.

2.° La Comision del señor Carrion durará ocho meses, contados desde el dia de su embarque en Valparaiso hasta su regreso al mismo puerto, i se le pagará por el desempeño de ella la cantidad de ochocientas libras esterlinas, con cargo a la cuenta de guano.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

H. Perez de Arce.

II

DISPOSICIONES RELATIVAS A EMPLEADOS PÚBLICOS

101. Acusacion de impresos.—Se ordena a los empleados públicos acusar los impresos en que se ataque su conducta funcionaria.

Santiago, 14 de Junio de 1830.

Considerando, que la imprenta bien dirijida es uno de los medios mas poderosos para mantener la regularidad i pureza de los empleados en el desempeño de sus funciones públicas;

Considerando, que el escandaloso abuso que se ha hecho de ella, convirtiéndola en un instrumento de pasiones maléficas, la incapacita para ejercitar este saludable influjo, i la hace mas a propósito para estraviar que para dirijir la opinion; que aun las acusaciones fundadas que se lanzan por la imprenta contra

aquellos que abusan de sus facultades en daño del público, no exitarán la atencion que debieran, vertiéndose por un órgano habitualmente depravado; que los acusados se escudan con la licenciosidad de la prensa para no sincerar su conducta; i que este órden de cosas, confundiendo a los buenos servidores del Estado con los prevaricadores, compromete igualmente el honor de todos ellos i cede en desdoro del Gobierno,

Ha venido en decretar i decreta:

1.° Todo funcionario público, cuya conducta en lo que toca al ejercicio de su empleo, fuere atacada por la imprenta, debe acusar, por sí o por apoderado, al autor o editor del impreso, ante el Tribunal competente i en el término de la lei.

2.° El que así no lo hiciere, queda suspenso de hecho en el ejercicio de su empleo i el Fiscal le acusará con el mismo impreso ante el Tribunal competente.

3.° El Ministro del Interior queda encargado del cumplimiento de este decreto. Imprímase para que llegue a noticia de todos.

OVALLE.

Portales.

---

102. Ceses.—Se determinan los datos que deben contener los ceses que espidan las Tesorerías Fiscales para empleados que deben pagarse por otra oficina.

Santiago, 19 de Agosto de 1872.

Vista la nota que precede, i a fin de uniformar el procedimiento de las Tesorerías Fiscales en órden a los certificados o ceses que deben dar cuando los empleados pasan de la jurisdiccion de una a otra oficina,

Decreto:

1.° Los ceses que espidan las Tesorerías Fiscales contendrán

los datos siguientes: 1.° la fecha hasta que el empleado haya sido pagado de sus sueldos; 2.° el cargo que tenga por anticipacion, asignacion, retencion judicial o cualquiera otra causa, espresando el decreto por el que debe hacerse el descuento en virtud del cual ha debido sentarse, en los libros de la oficina que espida el cese, la partida correspondiente del cargo contra la que haya de seguir pagando el empleado; 3.° la fecha del nombramiento del empleado i la del Decreto Supremo por el cual se traslada a otro departamento, i 4.° la partida e ítem del presupuesto respectivo o la lei en virtud de la cual se le abone su renta.

2.° Siempre que alguna Tenencia de Ministros tenga que otorgar los mismos documentos, deberá dar cuenta inmediatamente a la Tesorería de que depende, a fin de que ésta haga las anotaciones correspondientes i dé aviso, sin pérdida de tiempo, a la otra Tesorería principal, por donde va a ser pagado el empleado, espresando que deja cargada a ella la cantidad que éste deba por anticipacion u otra causa hasta la fecha del cese.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ,

Ramon Barros Luco.

---

103. Gastos de escritorio.—Se ordena rindan los jefes de oficina cuenta detallada de las asignaciones para gastos de escritorio.

Santiago, 20 de Noviembre de 1876.

Considerando, que hasta el presente ha sido costumbre que los jefes de oficina reciban los fondos asignados para gastos de escritorio, sin llevar ni rendir cuenta de su inversion, i siendo conveniente a la recta administracion de los caudales públicos que toda inversion de ellos, por pequeña que se considere, sea debidamente justificada,

Decreto:

Los jefes de las oficinas que tengan asignados fondos para gastos de escritorio, llevarán por sí o por medio de alguno de los empleados que al efecto comisionen, una razon detallada de esos gastos, comprobándolos en cuanto fuere posible, i anualmente la pasarán a la Contaduría Mayor para su exámen.

Esta oficina exijirá la rendicion de estas cuentas cuando notare alguna omision en el cumplimiento de este decreto.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

Rafael Sotomayor.

---

104. Incompatibilidades.—Se establecen incompatibilidades para los empleados públicos en razon de su jiro.

Santiago 23 de Julio de 1825.

Siendo prohibido estrictamente por las leyes a todo empleado, que pueda mezclarse por sí o interpósita persona en cualquiera clase de jiro, en que las obligaciones de su cargo digan influencia sobre él,

Decreto:

1.° Cualquiera empleado que contraviniere a las disposiciones que le prohiben el jiro indicado, será depuesto irremisiblemente de su destino.

2.° Velarán sobre el cumplimiento del precedente artículo los jefes de las respectivas oficinas, principalmente los de las aduanas i resguardos; i sobre éstos i demas empleados en jeneral las autoridades a quienes corresponda por las leyes.

Tómese razon, trascríbase e imprímase.

FREIRE.

Correa de Saa.

---

105. Incompatibilidades.—Se establecen incompatibilidades para los empleados públicos en razon de parentesco.

Santiago, 31 de Diciembre de 1889.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° En ninguna oficina pública, cualquiera que sea su naturaleza i jerarquía, establecimiento de instruccion pública, nave de la escuadra, batallon o rejimiento del ejército, podrán figurar empleados que estén ligados por el parentesco de consanguinidad hasta el cuarto grado o de afinidad hasta el segundo grado inclusive con el jefe inmediato de dichas oficinas, establecimientos, naves, batallones o rejimientos, ni con ninguno de los jefes de secciones en que estén subdivididos.

Para los efectos de esta disposicion se considerarán como oficinas aisladas las que dependan de una direccion central.

Art. 2.° Tampoco podrá existir el parentesco indicado entre jefes de oficinas administrativas que, segun la lei, dependan la una de la otra, en lo relativo a la vijilancia, responsabilidad o fiscalizacion de las funciones que les conciernan, ni entre los miembros de la Corte Suprema i los de las Cortes de Apelaciones, ni entre éstos i los jueces letrados de su respectiva jurisdiccion.

Art. 3.° Para los efectos de esta lei no se considerará jefes de oficinas ni al Presidente de la República ni a los Ministros de Estado.

Artículo transitorio.—Esta lei no se aplicará a los empleados públicos que en la fecha de su promulgacion estuvieren desempeñando sus funciones en las condiciones de parentesco prohibidas.

No obstante, ella rejirá en los casos de ascenso, traslacion o promocion de estos empleados.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto en todas sus partes como lei de la República.

J. M. BALMACEDA.

Pedro Montt.

---

106. Incompatibilidades.—Dictámenes del Fiscal de la Exma. Corte Suprema señor don Ambrosio Montt, relativos a las incompatibilidades establecidas por la lei anterior.

Excmo. Señor:

El profesor de terapéutica i materia médica de la Escuela de Medicina, doctor don Francisco R. Martinez, fué encargado en Marzo último por el Gobierno de cierta comision científica en Europa, i ántes de dejar el pais ha presentado al Rector de la Universidad, conforme a los preceptos de la lei de 9 de Enero de 1879, una nómina de las personas aptas a su juicio para el desempeño de aquella asignatura durante su ausencia. Aparece en primer lugar en la serie, i con recomendaciones especiales, el doctor don Manuel F. Aguirre, catedrático actual de fisiolojia en la misma Escuela, viniendo en seguida los señores Manuel A. Varas, Temístocles Reyes i Roberto Polhammer, todos médicos cirujanos i licenciados en la Facultad de Medicina.

El Rector de la Universidad, doctor don Joaquin Aguirre, tio del sujeto propuesto de preferencia, se ha limitado a trascribir íntegro al Departamento de Instruccion Pública el oficio en que el doctor Martinez le anuncia su comision i su próximo viaje i le designa reemplazantes, dejando al criterio i supremo juicio de V. E. la interpretacion concreta de la lei de 31 de Diciembre anterior sobre incompatibilidades por razon de parentesco.

El Rector de la Universidad no acepta ni rechaza la propuesta de su deudo para la asignatura temporalmente vacante, se abstiene aun de formular los términos de sus dudas i de su con-

sulta; pero bien se echa de ver que su reserva, despejada por el oficio que el Departamento dirije al Fiscal, el 16 del corriente, envuelve el conflicto que causa en su ánimo, o el temor de faltar a la lei, si diere acojida a las recomendaciones del profesor permanente, o el de incurrir en injusticia eliminando en obsequio de su delicadeza personal un candidato meritorio.

En realidad el oficio del Rector no lleva consigo una propuesta regular de candidatos a la asignatura de terapéutica, sino el sometimiento a V. E. de las dudas que le asaltan acerca de la lei de incompatibilidades, a fin de que V. E. decida, en vista de su testo, su espíritu i sus miras, si el doctor don Manuel F. Aguirre puede o nó ser incluido en la lista con la aprobacion del Rector, i merecer el nombramiento del Presidente de la República.

Tal parece ser al Fiscal la mente del oficio dirijido al Departamento de Instruccion Pública por el doctor Aguirre, i la materia del dictámen que el señor Ministro del ramo se ha servido requerir del infrascrito. Trátase solamente por ahora de inquirir si el Rector de la Universidad puede acojer, trasmitir i recomendar como suya propia la propuesta de profesor suplente que le hizo el propietario, doctor Martinez. Este será, por lo tanto, el punto único del exámen i estudio del Fiscal.

La lei de 31 de Diciembre último prescribe que «en ninguna oficina administrativa, establecimiento de instruccion pública, naves, batallones, rejimientos, etc., podrán figurar,» tales son sus propios términos, empleados «que estén ligados por parentesco de consanguinidad o de afinidad hasta el segundo grado inclusive con el jefe inmediato.» La fórmula del precepto prohibitivo, ámplia i absoluta, se halla exenta de toda ambigüedad, si bien las voces i frase que la espresan no sean de una precision rigorosamente técnica i del lenguaje peculiar de la lejislacion. Pero, si las palabras de la lei, de uso familiar i corriente, pudieran adolecer de alguna vaguedad, no cabe duda que denotan la intencion manifiesta de vedar, tanto la presencia de deudos

inmediatos en una oficina pública determinada, cuanto, i mui especialmente, la presentacion al Presidente de la República de personas relacionadas con el jefe de una reparticion administrativa.

Quiere la lei no solo impedir que los jefes de oficina tengan por subalternos a sus parientes, sino que puedan llevar a otras oficinas, superiores o inferiores, en la jerarquía del propio ramo, individuos que susciten sospechas de parcialidad i de favor, i cuyo nombramiento o ascenso, siquiera sean justificados, den asidero a imputaciones ofensivas al jefe i perjudiciales a la moralidad i buena disciplina de los establecimientos del Estado.

La lei visiblemente anhela la estirpacion radical de la corruptela del nepotismo, vicio pernicioso en todo réjimen de gobierno, i mas todavía en el réjimen de una democracia; i sacrifica a sus designios, plausibles i saludables en jeneral, los títulos i aspiraciones de ciudadanos meritorios i aun las reglas ordinarias de promocion que han de presidir, i conviene amenudo aplicar, en la promocion de las plazas vacantes. Estos rigores son el precio mui alto, pero justo i necesario, de todas las leyes políticas tendentes a moralizar la administracion, o depurarla de abusos actuales o eventuales que no admiten otra forma de enmienda.

La lei de 1889 ha venido a complementar el plan de administracion a que obedecen las análogas o parecidas que se han dictado en la República, de muchos años a esta parte, sobre acumulacion de empleos, inhabilidades electorales, incompatibilidad de funciones ejecutivas, lejislativas i judiciales, i otras que tienen en mira el mejor i mas eficaz servicio de los diversos cargos del Estado.

Definidos los términos i propósitos de la lei de 1889, i llegando ahora a su aplicacion al caso concreto de la consulta, ¿qué relacion existe entre el Rector de la Universidad i el profesor titular propietario, interino o suplente de una asignatura en la Escuela de Medicina? ¿Es el Consejo de Instruccion Públi-

ca, presidido por el Rector, una oficina de aquellas que la lei comprende en sus cláusulas prohibitivas? ¿Tiene el Rector por la lei de 1879, organizadora de la instruccion superior i secundaria, la facultad de proponer por sí o de acuerdo con el Consejo los profesores que han de llenar las vacantes temporales o perpétuas de las cátedras; o es el Rector un mero órgano o canal de trasmision de las propuestas que eleva el jefe independiente de un liceo o escuela i califica en definitiva el Presidente de la República?

Estas cuestiones, de cuya solucion depende la de las dudas sujeridas por el punto en exámen, quedan decididas, a juicio del Fiscal, en vista del contesto i fines ciertos de las leyes de 9 de Enero de 1879 i de 31 de Diciembre de 1889, que ahora se desea interpretar. La primera, relativa solo a instruccion pública, señala tres arbitrios o procedimientos para la provision de las cátedras vacantes o de nueva creacion: el certámen u oposicion; la contratacion de profesores en el estranjero; i el nombramiento por el Ejecutivo, a propuesta i prévio exámen de una comision formada en el seno de la respectiva facultad universitaria.

En estas distintas hipótesis el Rector de la Universidad, tambien presidente del Consejo de Instruccion Pública, o no interviene en la designacion de los candidatos, o solo aparece presidiendo la delegacion examinadora que debe constituirse en la última de las tres eventualidades, i por consiguiente es mui de dudar si las prohibiciones de la lei de 1889, inaplicables de toda evidencia al caso de las asignaturas por contrata, no del todo claras en el caso de provision por certámen, caen en la hipótesis del nombramiento a propuesta de la comision que el Rector puede presidir i a que no está obligado a comparecer.

Pero estas reglas, algo complicadas i susceptibles de interpretaciones diversas, son referentes únicamente a la provision de las cátedras estables de la Escuela de Medicina, siendo otros, i harto mas claros i obvios, los preceptos aplicables al nombra-

miento de los profesores interinos i suplentes de aquel establecimiento.

«El profesor titular podrá proponerlo,» segun el inciso penúltimo del artículo 29 de la lei de Enero de 1879, «quedando sujeta la aceptacion del reemplazante,» segun el inciso final del mismo artículo, «a la calificacion que de sus actitudes i competencia hiciere el Rector de la Universidad.» Tales son los propios términos de la lei. Ella admite varios procedimientos para la provision de las cátedras permanentes o en propiedad, sometiendo la de las asignaturas de desempeño temporal, de mui corta duracion a veces, solo al arbitrio i discernimiento del Rector, quien puede atender o desoir las recomendaciones del titular con licencia. La accion del Rector es libre i sin otra cortapisa o reserva que la prerrogativa constitucional i a menudo verbal del Presidente de la República. El Gobierno nunca repudia sus propuestas.

Es esta la situacion en que se encuentra el profesor suplente designado al Rector de la Universidad por el titular de la clase de terapéutica, doctor Martinez; i siendo cierto que entre los doctores Aguirre existe el parentesco de consanguinidad en segundo grado, parece evidente, en concepto del Fiscal, que no puede el sobrino «figurar» (segun la espresion de la lei) en la lista que su tio ha de elevar de rigor a V. E., sean cuales fueren las recomendaciones del titular i los merecimientos i aptitudes del presentado en su reemplazo. Las prohibiciones de la lei caen de lleno i con todo su peso en el caso en consulta.

Ella dispone tambien que el Rector de la Universidad intervenga directa i casi esclusivamente en el nombramiento de los profesores interinos i suplentes de la Escuela de Medicina; al grado, nótese bien, que no le seria lícito, por razones de decoro u otras dignas de respeto, abstenerse de apreciar los méritos de los presentados, i limitar sus jestiones a la simple trasmision al Presidente de la República del oficio de propuestas del catedrático permanente. La lei de 1879, al ampliar las facultades del Rector i del Consejo, cuyos cargos organiza i constituye con

mucha independencia, quiere i prescribe que esas facultades sean ejercidas en toda su plenitud i tambien sin intermitencias ni aletargamientos, i no autoriza, por lo tanto, renuncias ni delegaciones contrarias a sus designios i ocasionadas talvez a procedimientos fructratorios.

El Rector de la Universidad nunca es un resorte pasivo i de mera trasmision. Un funcionario tan alto, llamado por su cargo a presidir i aun a inspirar las deliberaciones i acuerdos del Consejo de Instruccion Pública, debe siempre formar su juicio, emitirlo como opinion al Consejo i darlo al Gobierno con el carácter de dictámen rara vez desoido: juicio que ha de verter de rigor en los casos, como el presente, en que el Presidente de la República decide oyendo únicamente su parecer i no el del cuerpo universitario que el Rector consulta en otras situaciones. El doctor Aguirre no podria, pues, escusar el suyo sobre la designacion de su sobrino para la cátedra de terapéutica; i como la lei no le permite encarecer los méritos, aun cuando sean raros i notorios, de un deudo próximo, ni la justicia consentiria tampoco su desconocimiento, i no hai tampoco funcionario designado para el desempeño supletorio de estos deberes, queda en claro la consecuencia penosa, pero lójica e ineludible, de suprimir de la lista de candidatos el inhabilitado a «figurar» en ella por razon de parentesco i segun los preceptos de la lei de incompatibilidad.

El pensamiento del lejislador es manifiesto, i consta asimismo, no solo de la espresion literal de sus prohibiciones, sino de los debates que dieron a conocer sus motivos i sus fines. Se persiguió en especial el de evitar el abuso, que se temia o ya se habia producido, de nombrarse en los establecimientos del Estado, de instruccion, de hacienda, etc., profesores i empleados de la familia del jefe o director, i de poner término, pronto i severo, a corruptelas que pudieran perturbar la disciplina i buen réjimen de los servicios administrativos.

La lei no estableció escepciones; i yendo derecho a sus designios, no se detuvo ante la eventualidad, realizada en el caso

en exámen i posible en muchos otros, de sacrificar a sus rigores los merecimientos de un profesor distinguido o de un empleado idóneo i digno de promocion.

Pudiera talvez decirse, en el interes de conciliar o atemperar las cláusulas de la lei de 1889, que la incompatibilidad por razon de parentesco recae únicamente sobre los individuos de una misma familia empleados en la misma oficina, i no afectan, siendo tan severas como innecesarias, a las personas relacionadas con el funcionario que preside los departamentos, reparticiones o consejos superiores de un servicio administrativo. Así, por ejemplo, segun este raciocinio, si no es legal, como tampoco es conveniente, que haya deudos inmediatos en el rectorado i cátedras de la Escuela de Medicina o de un liceo de provincia, seria tan lícita como inocente la propuesta de profesores de liceos emparentados, no con su superior inmediato, sino con el Rector i los miembros del Consejo de Instruccion Pública.

Mas estas diferencias, no del todo desatendibles en el debate de la lei, no tienen cabida en su interpretacion jenuina i correcta, puesto que su testo i su espíritu ponen de resalto i en plena luz la idea i la intencion de estender las incompatibilidades a todos los establecimientos i funcionarios del Estado, separada i conjuntamente, i ya sea que se apliquen las prohibiciones al réjimen interno de cada liceo, escuela u oficina, o bien a las relaciones de familia de sus empleados i profesores con el presidente e individuos de un consejo o departamento administrativo superior. Recaen, pues, sobre el Rector i Consejo de Instruccion Pública.

A este cuerpo, eje i centro de todos los establecimientos de enseñanza del Estado, han de converjer por la lei las diversas ramificaciones esparcidas en el territorio de la República, porque del Rector i del Consejo reciben su réjimen, su reglamentacion, sus directores, muchos de sus empleados i los profesores que no derivan sus títulos de un contrato ajustado por el Ejecutivo.

Si, pues, al Rector de la Universidad se han de dirijir las

propuestas de cátedras vacantes, que tambien ha de apreciar por sí o asociado del Consejo, i si el Rector es el único llamado a trasmitirlas al Gobierno con sus juicios i recomendaciones, es evidente que el Rector ejerce una accion cierta, eficaz i a veces decisivo en la provision de las asignaturas de los establecimientos de enseñanza del Estado, i se halla en aptitud de encarecer el mérito verdadero, o corre el riesgo de exajerar, por afectos de familia, la escasa idoneidad de un candidato.

Allí está la incompatibilidad donde se manifiesta la accion, siendo de poco momento que el aspirante, cuyo éxito depende de las apreciaciones del Rector o del Consejo, quede en la oficina o liceo local de su próximo pariente, o vaya a otros establecimientos en que no tiene conexion alguna de familia. Siempre le perjudica la posibilidad de que su nombramiento o su ascenso sean debidos, ántes que a sus méritos propios, al influjo i calor de las predilecciones de parentesco. De aquí las severidades i las prohibiciones de la lei.

Tal es el juicio que se ha formado el Fiscal del caso que el Ministerio de Instruccion Pública ha tenido a bien someter a su estudio.

El Fiscal no exajera ciertamente las severidades de la lei de 31 de Diciembre último, que, por lo demas, siendo de suyo rigorosa, no fuera propio interpretar en sentido estrecho; pero ya que ha sido dictada i se halla en vijencia, es preciso guardarla en su pleno testo i en su pleno espíritu, sea con la mira de no malograr porcion alguna de los beneficios que se esperan de sus preceptos moralizadores, sea con la de graduar, en su funcionamiento práctico, las ventajas e inconvenientes comparativos que traiga a la administracion i buen réjimen de la República.

Leyes de esta naturaleza, como las suntuarias i demas con tendencia a depurar i morijerar las costumbres, encuentran a menudo su escollo en su propia perfeccion; i pues lastiman muchos intereses, no todos ilejítimos i algunos mui poderosos, i contrarían hábitos tenaces i arraigados de antiguo, o que fácil-

mente se introducen a la sombra de nociones mas censurables que censuradas, no es discreto aguardar su cabal observancia de su solo prestijio i autoridad. Tales leyes requieren de parte del poder público una enerjía de ejecucion igual a la enerjía de resistencia que han de hallar en su funcionamiento. De otro modo desfallecen en breve sus preceptos, frustrándose los designios jenerosos del lejislador, i, lo que es mas grave i pernicioso probándose que el abuso i la corruptela cuentan con influjo superior i fuerzas mayores que los anhelos del bien público.

Esta es la vez primera que se trata de interpretar el testo, mente i cláusulas de la nueva lei de 31 de Diciembre, a lo ménos es la primera consulta que sobre sus prohibiciones llega al Fiscal; i por lo mismo que la eleva al Gobiergo un funcionario de acreditada delicadeza, i se presenta en condiciones que ponen de relieve sus decoros o sus dudas, conviene que el Gobierno, siempre celoso de la leal i severa observancia de las leyes, esfuerce ahora, si posible fuere, su solicitud por el fiel cumplimiento de la de incompatibilidad recien promulgada, a fin de desalentar i alejar por entero las espectativas peligrosas que pudiera sujerir el rigor de sus preceptos i su atenuacion a favor de consideraciones de una mal entendida equidad.

Santiago, 24 de Abril de 1890.

MONTT.

Excmo. Señor:

El Ministerio de Industria i Obras Públicas, en oficio de anteayer 17, ha tenido a bien requerir el dictámen del Fiscal sobre la imcompatibilidad que puede suscitar el testo de la lei de 31 de Diciembre de 1889, con motivo de la promocion de un empleado de los ferrocarriles del Estado.

Se trata de nombrar a don Adolfo Vivanco jefe de la seccion tercera de las líneas férreas, puesto a que lo llevan sus aptitudes, sus servicios i su situacion en este ramo de la administracion pública, pero se tropieza con el inconveniente, materia de las

dudas del Ministerio, de ser el candidato hermano del director jeneral de los ferrocarriles del Estado, don Benjamin Vivanco. ¿Es incompatible la presencia de estos dos próximos parientes en una oficina pública? ¿Puede considerarse como oficina, segun los términos i los propósitos de la lei de Diciembre de 1889, la Direccion Jeneral de todas las líneas férreas del Estado? Aceptadas ámbas premisas ¿cuál debiera ser el escluido, el jefe superior recientemente nombrado por el Gobierno, o el subalterno que posee de antiguo su destino i asciende en escala rigorosa de promocion i en premio de sus servicios?

A estas dudas, ciertamente sérias i graves, presta asidero el caso que el Ministerio somete al exámen fiscal, i no se hallan resueltas, a lo ménos de una manera cierta i bien definida, por las cláusulas de la lei que se desea interpretar i aplicar.

Suscítase desde luego la dificultad de precisar el sentido que a lei da a los términos «oficina» «jefe inmediato.» Oficina, en su sentido mas amplio i traslaticio, es todo repartimiento de administracion pública, de hacienda, de guerra, aun de justicia, i en esta vasta acepcion de la palabra, que talvez no corresponde a los designios del lejislador, se hallan comprendidos todos los funcionarios, altos i pequeños, que sirven en cada una de las ramas del gobierno del Estado. Oficina seria así toda la jerarquía de los empleados de correos i telégrafos dependientes del Ministerio del Interior i del administrador jeneral, i toda la jerarquía de los empleados de aduana subordinados al Departamento de Hacienda i al director superior de esta seccion de las rentas públicas.

Parece que la idea del lejislador limitada a evitar los abusos del nepotismo, no ha podido ir tan lejos i que la espresion de que se sirve ha de ser tomada en un sentido ménos vago i mas estrecho. La incompatibilidad, si ha de ser justa i moralizadora, ha de circunscribirse a los funcionarios que viven en contacto frecuente e inmediato, residen en el mismo sitio o están sujetos a la dependencia próxima de sus jefes; i no puede estenderse, sin pervertir las miras del lejislador, a los empleados distantes

que en diversos i remotos puntos del territorio nacional prestan servicios locales bajo la direccion de un superior, tambien local, o subordinados al gobierno central segun los principios de la jerarquía administrativa.

Esta interpretacion concuerda tambien con la reserva o frase limitativa que consigna la lei al establecer la incompatibilidad por razon de parentesco.

No quiere que haya en las oficinas públicas, al lado del jefe inmediato, un subalterno que sea su deudo en primero i segundo grado, temiendo justamente que estos vínculos de afeccion puedan relajar la disciplina, menoscabar la autoridad del superior i perturbar las condiciones del ascenso i promocion regulares. Pero estos temores, plausibles i saludables en una reparticion local, serian excesivos i peligrosos en la administracion jeneral de cada servicio del Estado, i obligarian, mas que a evitar el ingreso de nuevos empleados o la promocion de los antiguos, a esquivar el nombramiento del jefe que por su presencia alteraba el funcionamiento normal de la jerarquía i ocasionaba la despedida ó la postergacion injusta de gran número de buenos servidores de la República.

La lei de Diciembre de 1889 no pudo ménos de tener en vista la consecuencia a que habia de arrastrar una interpretacion tan estrecha de sus miras. Conocia el pais i sabia que una poblacion escasa, apénas incrementada por la inmigracion, no daba personal para llenar los cargos públicos con individuos estraños a toda relacion de parentesco, i que las familias en Chile, de ordinario numerosas i de escaso patrimonio, buscan los empleos con ahinco i mui amenudo solicitan de preferencia los que tuvieren la predileccion paterna. No es así estraño que haya en una casa varios individuos consagrados al foro que lleva a la judicatura i a los ramos de servicio administrativos que son la tradicion i a veces la enseñanza del hogar. ¿Podria, pues, un majistrado superior cerrar la puerta a todos los parientes con talento i merecimiento para desempeñar los juzgados subalternos de la República? ¿Seria justo que el jefe de las aduanas interceptase

el ingreso de sus deudos a todas las oficinas de la renta de importaciones? ¿Ha querido la lei, por último, que el director de obras públicas o el administrador jeneral de los ferrocarriles del Estado, que son casi todos los del pais, escluyan con su presencia la de los parientes injenieros, maquinistas, constructores demas operarios que reclaman tan vasta administracion?

Estas hipótesis son excesivas i no caben dentro de los propósitos sérios, prácticos i moralizadores de la lei de Diciembre, dirijida, ya se ha dicho i conviene repetirlo, a solo evitar el abuso pernicioso del nepotismo i la rejalacion de las reglas de disciplina, de promocion, i de responsabilidad en las oficinas públicas.

I hai tambien otro punto de vista que a juicio del Fiscal es de no despreciable importancia i merece ser tomado en cuenta por V. E. al resolver el punto en exámen.

Los empleados públicos son amparados por la lei, tambien por el mas elemental sentimiento de equidad i de conveniencia del Estado, no pueden ser destituidos de sus cargos sin causa justa i a veces sin proceso regular i juzgamiento definitivo.

Iguales, poco ménos severos, son los principios que reglan la promocion. Ahora, pues, si el Gobierno llama al puesto superior, conforme a sus facultades constitucionales, a la persona que juzga mas idónea, i el nombramiento de este jefe escluye la presencia de sus parientes en todo el ramo de la jerarquía, de rigor quedan destituidos uno o muchos funcionarios subalternos, o se ve forzado el Gobierno a llevarlos a cargos que no son de su competencia, repugnan a sus hábitos e inclinacion profesional i toman el lugar a que lejítimamente aspiraban otros empleados no ménos meritorios i talvez mas aptos. Esto choca a toda nocion de justicia i de buen réjimen administrativo.

La lei de Diciembre, encaminada a moralizar, no puede interpretarse en términos contrarios a sus fines i propios solo a perturbar el ordenamiento de las oficinas que se propuso perfeccionar.

He aquí las observaciones que sujieren al Fiscal las dudas que el Departamento de Industria se ha servido someter a su estu-

dio. Ya otra vez, con motivo de una consulta elevada al Ministerio de Instruccion Pública por el Rector de la Universidad, tuvo el Fiscal la oportunidad de inquirir el sentido i designio de la lei de Diciembre que latamente se examina en el dictámen de 24 de Abril de 1890; i aunque arribó entónces a conclusiones distintas, en cuanto a la aplicacion de la lei al caso concreto del doctor Aguirre, no cambia ahora de juicios insinuando a V. E. una interpretacion ménos rigorosa en la especie diversa i harto mas favorable del injeniero Vivanco.

Este no es subordinado inmediato del Director Jeneral de los Ferrocarriles, ni trabaja en la oficina central de Santiago, ni es propuesto al cargo por su jefe i deudo, siendo ademas un empleado antiguo que llega a mejor puesto por escala rigorosa i con merecimientos i servicios que el Gobierno estima dignos de recompensa i de promocion. Su nombramiento, en concepto del Fiscal, no repugna a los designios ni a los términos de la lei de Diciembre de 1889.

Santiago, 19 de Noviembre de 1891.

MONTT.

Nota.—El siguiente decreto prohibe a los empleados dependientes del Ministerio del Interior ser parte o tener interes en los contratos por compra de especies o ejecucion de obras que se celebren por las oficinas a que pertenecen:

Santiago, 28 de Abril de 1878.

He acordado i decreto:

En los contratos que deban celebrar por cuenta del Estado funcionarios dependientes del Ministerio del Interior, sea sobre adquisicion o enajenacion de especies, ejecucion de trabajos u otras materias de cualquiera naturaleza, no podrá ser parte contratante ni tener participacion alguna interesada ninguno de los empleados pertenecientes al ramo del servicio a que dichos contratos correspondan.

Tampoco podrán ser parte contratante, ni tener interes directo o indirecto en los mismos contratos, los parientes hasta el cuarto grado de los funcionarios a quienes incumba celebrarlos a nombre del Gobierno, ni de los empleados principales de las respectivas oficinas que estén llamados por

razon de su cargo a subrogar a aquéllos en ausencias, vacaciones o licencias, ni de los demas empleados de las propias oficinas o de otras del mismo ramo a quienes corresponda alguna intervencion en el cumplimiento de los referidos contratos.

Tómese razon, comuníquese, publíquese e insértese en el *Boletin de las Leyes*.

PINTO.

Vicente Reyes.

---

107. Jubilacion.—Se reglamentan las concesiones de jubilacion a favor de los empleados públicos.

Santiago, 20 de Agosto de 1857.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI

Art. 1.° Los empleados públicos que habiendo desempeñado cumplidamente las funciones de su destino, se imposibilitaren física o moralmente para ejercerlas, serán jubilados con arreglo a la presente lei.

Art. 2.° Tienen derecho a esta jubilacion los empleados públicos que reciben sus rentas del Tesoro Nacional, o de los establecimientos de educacion dirijidos i costeados por el Estado.

Art. 3.° No dan derecho á la jubilacion.

1.° Los servicios públicos prestados en comision o de otra manera que no fuere en desempeño de un destino permanente conferido al empleado;

2.° Los que se presten en cargos consejiles no remunerados por el Tesoro Nacional; i

3.° Los que se presten en favor de las Municipalidades de los departamentos o de las provincias, i cuya renta no fuere satisfecha por el Tesoro Público.

Art. 4.° La imposibilidad del empleado que da derecho a la jubilacion, ha de ser absoluta, i tal que no le permita desempeñar su destino.

Esta imposibilidad se comprobará con documentos fehacientes i se calificará con audiencia del ministerio público.

No se entenderá por imposibilitado el empleado público a cuya salud perjudicare el temperamento de un lugar si en otro lugar pudiere desempeñar otro destino igual o análogo; ni aquel que imposibilitado para ciertos cargos pudiere ejercer otros de igual escala.

Podrá no obstante concederse jubilacion a los que hubieren servido cuarenta años i tuvieren mas de sesenta i cinco de edad.

Art. 5.° *Para obtener la jubilacion se necesita haber servido por mas de diez años i que los servicios no hayan sido interrumpidos.* (Derogado por la lei siguiente).

No obstará sin embargo la interrupcion si ésta hubiera procedido de supresion del empleo o de haber espirado el término legal de su desempeño; pues en tales casos aprovechará el tiempo servido ántes de ella.

Art. 6.° Los empleados públicos gozarán por jubilacion una cuarentava parte de su renta por cada uno de los años de servicio que hubieren prestado.

Las fracciones de año no serán tomadas en cuenta para la computacion de la renta para la jubilacion.

Art. 7.° La jubilacion de un Ministro Plenipotenciario se hará sobre la base del sueldo que corresponde a un Ministro de la Corte Suprema i la de un Encargado de Negocios con arreglo al sueldo de un Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago. Los empleados de a caballo de los Reguardos i otros en que el sueldo esté fijado, no solo en retribucion del servicio, sino para ayuda de ciertos gastos que ocasiona su desempeño, solo se tomarán en cuenta los dos tercios de dicho sueldo para computar la suma de la jubilacion.

No se contarán tampoco los sobresueldos, gratificaciones u otras recompensas estraordinarias de que gozare el empleado.

Art. 8.º Ningun empleado podrá jubilar con la renta de su último empleo, si no lo hubiere desempeñado por tres años continuos, a no ser que hubiese ascendido a él desde el empleo inmediato inferior.

Art. 9.º La presente lei no comprende a los empleados militares.

No obstante, a los que dejando este servicio pasaren sin interrupcion a desempeñar un empleo civil, se les computará el tiempo que hubieren servido en la carrera militar.

Art. 10. Queda derogada la lei sobre reforma o jubilacion civil de 19 de Octubre de 1832 i cualesquiera otras disposiciones que hubiere sobre la materia.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

MANUEL MONTT.

Alejandro Vial.

---

108. Jubilacion.—Se modifican algunas disposiciones de la lei anterior.

Santiago, 3 de Setiembre de 1863.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.º Son de abono para los efectos de la jubilacion los servicios prestados en calidad de interino, suplente o auxiliar, siempre que por alguna otra circunstancia no estén esceptuados del beneficio de la jubilacion.

Art. 2.º Para obtener la jubilacion se necesita haber servido mas de diez años, aunque los servicios hayan sido interrumpidos;

pero si las interrupciones provinieren de destitucion o separacion motivadas por faltas cometidas en el desempeño del destino, los servicios prestados anteriormente no aprovecharán para los efectos de la jubilacion.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto ordeno se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

José Joaquin Perez.

Domingo Santa María.

---

109. Jubilacion.—Se reglamenta la tramitacion i despacho de las solicitudes de jubilacion.

Santiago, 6 de Junio de 1878.

A fin de reglamentar la ejecucion de la lei de 20 de Agosto de 1857,

Decreto:

Art. 1.° Los empleados civiles que se encuentren imposibilitados para continuar prestando sus servicios i quisieren gozar del beneficio que acuerda la lei de 20 de Agosto de 1857, deberán formar una relacion del tiempo que han permanecido como empleados, indicando en ella la fecha de cada nombramiento, su naturaleza i si ha habido o nó interrupcion de servicios, la causa de la interrupcion i la fecha en que comenzó.

Art. 2.° Esta relacion será presentada al jefe de la oficina, quien a continuacion de ella espresará:

1.° Los antecedentes que tuviere acerca de la conducta del ocurrente;

2.° Su asistencia a la oficina i causas que hubieren motivado las faltas al servicio en que haya incurrido; i

3.° El juicio que forme de la jubilacion solicitada.

Si el empleado fuere jefe o no sirviere en oficina establecida, deberá ocurrir al Intendente o Gobernador para los efectos del inciso que precede.

Se esceptúa de lo dispuesto en el inciso anterior a los empleados superiores, que podrán dirijirse directamente al Gobierno.

Art. 3.° Llenados los requisitos prescritos en los artículos precedentes, el empleado se trasladará al respectivo Ministerio, con una solicitud en que pida su jubilacion i la relacion de que trata el artículo 1.°

Art. 4.° El Contador Mayor deberá informar acerca del espediente de jubilacion, verificando préviamente los años de servicio i las demas circunstancias que contribuyan a formar un juicio exacto del tiempo que el solicitante ha desempeñado destinos públicos, que, segun las leyes, den derecho a la jubilacion.

Art. 5.° El espediente así informado deberá pasarse por el Ministerio a una junta compuesta de tres médicos facultativos, uno de los cuales será siempre el Protomédico, debiendo nombrarse los otros dos en el mes de Enero de cada año por el Ministerio de Hacienda.

Art. 6.° El empleado solicitante deberá presentarse a esta junta, que funcionará en los dias i horas que determine, para que practique un reconocimiento del estado en que se encuentra su salud.

La junta deberá reconocer al peticionario en dos o mas ocasiones hasta formar un diagnóstico completo de la enfermedad que padece el que trata de jubilarse.

Art. 7.° En el informe que espida deberá espresar:

1.° Si la enfermedad es física o moral;

2.° Si el empleado se encuentra imposibilitado en absoluto para desempeñar toda clase de destino u ocupacion fiscal;

3.° Si la imposibilidad fuere relativa deberá espresarse qué clase de ocupacion i en qué condiciones podria servir i cuál temperamento convendria a su salud i si éste fuere la causa de su enfermedad; i

4.° Todas las indicaciones que hubiere sujerido el exámen practicado.

Art. 8.° Vuelto el espediente al Ministerio que corresponda, se remitirá al Fiscal de Hacienda para que examinando los diversos documentos de que se compone con relacion a las leyes vijentes, dictamine acerca de la jubilacion.

Art. 9.° En caso de que el empleado obtenga jubilacion se le abonarán los gastos de trasporte.

Art. 10. Por cada empleado que sea reconocido por la junta de médicos facultativos se abonará diez pesos a cada uno de sus miembros.

Este abono será de cuenta del empleado si a juicio de la junta no ha habido mérito para seguirse el espediente de jubilacion.

Art. 11. Para los efectos de los dos artículos que preceden se consultará anualmente por cada Ministerio, en el proyecto de lei de Presupuestos, las cantidades que fueren necesarias.

Art. 12. Cuando el empleado que necesite jubilar no pudiere a consecuencia de su enfermedad moverse del lugar de su residencia, deberá nombrarse por el respectivo Intendente o Gobernador, comprobado el hecho ante la autoridad judicial, los médicos que existan en el lugar no excediendo de tres para que procedan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 6. i 7.° El espediente se enviará al respectivo Ministerio para las ulteriores resoluciones.

Art. 13. Los empleados que hubieren servido mas de cuarenta años i tuvieren mas de sesenta i cinco de edad, deberán comprobar estas dos circunstancias i remitir al Ministerio de que dependan, para que con el informe del Contador Mayor i dictámen del Fiscal de Hacienda, se acuerde lo que corresponda

Tómese razon i publíquese.

PINTO.

Augusto Matte.

110. Jubilacion.—Se fija el modo de reemplazar a los médicos que formen la comision encargada de reconocer a los empleados que soliciten jubilacion.

Santiago, 11 de Noviembre de 1880.

A fin de evitar las demoras a que da lugar por causas de impedimentos accidentales, la integracion de la comision de médicos facultativos que, en conformidad con el art. 5.° del decreto de 6 de Junio de 1878, debe nombrarse para informar sobre la salud de los empleados civiles que soliciten su jubilacion,

He acordado i decreto:

1.° Por impedimento accidental del Decano de la Facultad de Medicina, que debe formar parte de la comision de médicos-facultativos encargada de reconocer a los empleados civiles que soliciten jubilacion, entrará a reemplazarlo en cada caso particular el médico-facultativo que haya desempeñado aquel puesto en el período inmediatamente anterior.

2.° Para suplir la ausencia de cualquiera de los otros médicos de la comision que debe nombrarse en el mes de Enero de cada año, se designará un reemplazante en la misma fecha en que se haga el nombramiento de aquellos, debiendo éste durar en sus funciones el mismo tiempo que los propietarios.

3. En los casos de jubilacion que se presenten en lo que resta del presente año, ejercerá el cargo de suplente el facultativo don Augusto Orrego Luco.

Tómese razon i publíquese.

PINTO.

José Alfonso.

111. Jubilacion.—Se ordena depositen préviamente en arcas fiscales los empleados que soliciten jubilacion el valor del reconocimiento profesional.

Santiago, 4 de Octubre de 1881.

Habiéndose presentado algunas dificultades para hacer reintegrar á los empleados que solicitan jubilacion, las sumas que el Fisco abona a los médicos facultativos que los reconocen, i a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el inciso 2.° del art. 10 del decreto fechado el 6 de Junio de 1878 que reglamentó la ejecucion de la lei de 20 de Agosto de 1857,

Decreto:

Los empleados civiles que quisieren gozar del beneficio que acuerda la lei de 20 de Agosto de 1857, deberán depositar, ántes de ser examinados por la junta de médicos que ha de reconocerlos, la suma que importa el reconocimiento profesional, la que les será devuelta en el caso de obtener la jubilacion que solicitan.

El certificado de entero hecho en arcas fiscales se acompañará al espediente que se forma al efecto, sin cuyo requisito la comision de médicos-facultativos no procederá al exámen del solitante.

Tómese razon i publíquese.

SANTA MARIA.

Luis Aldunate.

Nota.—El siguiente decreto manifiesta la aplicacion que se ha dado a la lei de jubilacion.

Santiago, 20 de Octubre de 1892.

Visto el espediente de jubilacion iniciado por don Francisco Demetrio Peña, del cual consta que ha servido durante veintitres años completos i que en la actualidad se encuentra absolutamente imposibilitado para desempeño de puestos públicos.

Oido el dictámen del Fiscal de Hacienda, teniendo presente lo dispuesto en las leyes de 20 de Agosto de 1857, 11 de Enero de 1883 i 19 de Enero de 1889, i considerando:

Que el cargo de relator no lleva envuelta jurisdiccion de ninguna especie ni está comprendido en los diversos grados de la jerarquía judicial, sino que pertenece al órden de los funcionarios simplemente auxiliares de la administracion de Justicia;

Que en esa virtud, el puesto de Fiscal de una Corte de Apelaciones no es empleo inmediatamente superior al de relator, como tambien se desprende claramente de la lei de 19 de Enero de 1889, que equiparó el servicio de este empleo al de los jueces de letras de la localidad respectiva solo para el cómputo de los años requeridos en dicha lei para obtener los puestos judiciales;

Que supuesto el caso de que el cargo de Fiscal fuera del mismo órden e inmediatamente superior al de relator, don Francisco Demetrio Peña ha prestado únicamente el juramento exijido por la lei para desempeñar aquel puesto, formalidad que lo habilita para tomar posesion de él, i que ni dentro de la letra ni del espíritu del artículo 146 de la lei de 15 de Octubre de 1875 puede estimarse como un acto que lleva envuelto el ejercicio mismo del cargo,

Decreto:

Concédese a don Francisco Demetrio Peña jubilacion como relator de la Corte de Apelaciones de Santiago con el goce de una pension anual equivalente a las veintitres cuarentavas partes del setenta i cinco por ciento del sueldo de dos mil quinientos pesos asignado a su empleo.

La Tesorería Fiscal de Santiago pagará esta pension en la forma acostumbrada, a contar desde la fecha, deduciendo el gasto por el presente año del ítem 7, partida 21 del presupuesto de Justicia.

Devuélvase la suma de treinta pesos consignada en dicha Tesorería para los efectos del decreto de 4 de Octubre de 1881.

Refréndese, tómese razon i comuníquese.

MONTT.

Máximo del Campo.

---

112. Remocion.—Se ordena mantener en reserva los informes que obraren en los espedientes sobre remocion de empleados subalternos.

Santiago, 7 de Setiembre de 1872.

Considerando que, segun lo dispuesto en el número 10, art. 82 de la Constitucion del Estado, se necesita para la destitucion de los empleados subalternos de las oficinas públicas el informe del respectivo jefe, i

Que el ejercicio de esta atribucion se haria en estremo embarazoso si los informes en que se apoya la remocion del empleado quedasen sujetos a la accion de la justicia cuando para ello no hubiere un motivo justo i préviamente calificado de tal,

Decreto:

Los informes que en cumplimiento de su deber espidiesen los jefes de oficinas públicas para pedir la remocion de los empleados subalternos de su dependencia, permanecerán secretos i reservados en los archivos i no se dará copia de ellos a quien lo solicite sino en virtud de Decreto Supremo, despues de calificar la justicia de la peticion i la necesidad o conveniencia de acceder a ella.

Anótese, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Adolfo Ibañez.

---

113. Reserva o acumulacion de empleos públicos.—Dictámen del Fiscal de la Excma. Corte Suprema, señor don Ambrosio Montt, relativo a la reserva o acumulacion de empleos públicos en una misma persona.

Excmo. Señor:

Se han traido nuevamente al exámen del Fiscal, junto con los datos pedidos en su vista de 14 de Mayo, los antecedentes de la solicitud elevada al Gobierno por el señor don Zorobabel Ro-

driguez, a fin de que se ordene a la tesorería departamental de Valparaiso, sitio de su residencia i empleo, el pago de ciertas gratificaciones discernidas en su obsequio.

El señor Rodriguez ganó en 1884 por oposicion la clase de Economía Política en la Universidad Nacional, i muchos años mas tarde, en Noviembre de 1891, obtuvo en propiedad el cargo de Superintendente Jeneral de Aduanas. Al conferirle la Junta Provisoria de Gobierno este puesto tan alto, permanente i con residencia en Valparaiso, juzgó que podia el señor Rodriguez retener su asignatura en Santiago, segun las disposiciones de la lei de 9 de Febrero de 1879, confiándola durante su ausencia a un profesor suplente.

El señor Rodriguez se ha considerado en consecuencia catedrático titular de Economía Política; i habiendo escrito un testo para la enseñanza elemental del ramo, publicado el año anterior, alcanzó del Gobierno, prévio los informes favorables del consejo universitario i del especial nombrado *ad hoc*, la gratificacion de setecientos pesos anuales otorgada con arreglo al art. 45 de la lei citada de instruccion secundaria i superior.

Espedido por V. E. el decreto que asignaba la recompensa, han asaltado al Ministerio las dudas que espresa en el oficio dirijido en Mayo anterior al Fiscal, i ruedan sobre la legalidad de un beneficio que parece adherido al empleo activo o ejercicio cierto de las funciones de profesor, i frustra o a lo ménos suspende en su goce la circunstancia de no hallarse el titular en el desempeño actual de su puesto de catedrático.

La lei no previene ni despeja la dificultad. Si el art. 45 no priva al profesor, aun temporalmente alejado de su clase, de las gratificaciones a que tiene derecho como autor o traductor de obras útiles i meritorias, el espíritu i el testo del propio artículo en sus diferentes incisos dispone a creer que la recompensa, anexa i accesoria al profesorado docente, caduca o se interrumpe en el evento del abandono temporal o sin vuelta de los deberes que la lei ha querido estimular i premiar.

Tal es la cuestion que el Departamento formula en su oficio

de Mayo, i acerca de la cual se han emitido los dictámenes del Consejo universitario i de la Corte de Cuentas i de su Fiscal.

El Consejo por su parte absteniéndose de pronunciarse sobre el punto de derecho en consulta, se limita a solo trascribir al Ministerio el informe de la comision especial, aceptado de una vez por el Consejo, que estimaba ser el libro del señor Rodriguez digno de elojios i le ha señalado gratificacion de setecientos pesos anuales; miéntras que el Fiscal de la Corte de Cuentas, llamado a interpretar i definir la lei de 1879, no vacila en ver en su artículo 45 la condicion de que el premio ha de coexistir con las funciones activas del profesorado; i el tribunal, dividido en sus opiniones, por dos sufrajios acoje la solicitud del señor Rodriguez i por igual número la cree contraria a derecho i justicia. Es asimismo de notarse que el Fiscal de la Corte afirma que el artículo 45 ha sido siempre aplicado en el sentido de su parecer, i los ministros del tribunal señores Puelma i del Rio sostienen que el suyo, del todo contrario, es de práctica constante i tiene un precedente en la sentencia dictada por la Corte Suprema en el caso análogo del señor Barros Arana, en 1880.

Esta diferencia de opiniones, todas discordes i autorizadas por la competencia de los informantes, si justifica las dudas mui plausibles del Ministerio, no ayuda por cierto al Fiscal infrascrito a esclarecer la dificultad que provoca el pedimento del señor Rodriguez i ántes bien le infunde una justa desconfianza en sus propios juicios. El caso llega así a ser grave, puede repetirse, i como presenta los caractéres de una verdadera contencion, lo mas seguro i lo mas regular es que V. E. llamado a reconocer solo los derechos ciertos i a ordenar los pagos exentos de todo reparo, se abstenga de pronunciarse i remita el asunto al conocimiento i fallo de los tribunales. Este procedimiento, fuera de ser el mas correcto, entra tambien en las previsiones del mismo solicitante, quien al otorgar el poder especial de fs... encarga a su mandatario el señor Barros Mendez, el cobro judicial o estrajudicial de la gratificacion de los setecientos pesos. De donde naturalmente se infiere que la materia en su concepto, es litijiosa, no de la pecu-

liar i esclusiva competencia administrativa i que si V. E. no la acepta como solicitud, la reclamacion será llevada a la justicia ordinaria como demanda contra el Fisco.

La dignidad i el prestijio del Gobierno exije se evite en lo posible el dictar resoluciones valederas i eficaces solo cuando son favorables, i nada deciden ni aun enervan el derecho repetido en el evento de ser adversas. V. E. ha de precaver su atoridad de esta penosa i desairada continjencia, siendo tambien mui satisfactorio para el peticionario, i mas conforme a la índole del premio debido a sus talentos i esfuerzos, que la gratificacion llegue a sus manos despues de la plena demostracion de su derecho, del exámen prolijio de la lei de 1879 i de una sentencia revisada por la Corte Suprema de la República. El ejemplo del señor Barros Arana, que el Fiscal no conoce en sus pormenores, contribuye tambien a probar que la via judicial es la mas recta i segura, i ya ha sido la preferida en controversias emanadas de la intelijencia i aplicacion de los puntos dudosos de la lei de 1879.

El Fiscal con todo no escusará emitir sus juicios, como lo piden el Ministerio i los deberes de su cargo, sobre ciertas disposiciones de aquella lei que a su parecer son obvias i no consienten versiones opuestas.

Ha sostenido otra vez, i perservera con mayor convencimiento en su persuasion, que el empleo de profesor en la Universidad Nacional, radicada en Santiago, es legal i realmente incompatible con las funciones confiadas al titular en otros lugares de la República, con mayor razon si el cargo es permanente. Fué este el parecer que emitió en el caso del señor Renjifo, profesor de práctica forense, nombrado por V. E. Intendente de Valparaiso. Entiende el Fiscal que V. E. adhirió a su opinion, i no cabe duda que la clase, declarada vacante, fué adscrita a otro catedrático.

El suceso ocurrió en Mayo de 1892; i como el decreto en favor del señor Rodriguez se dictó en Noviembre de 1891, ántes del pleno restablecimiento del órden constitucional, es de colejir que la Junta Provisoria lo libró en ejercicio de sus poderes

anormales, o que el Gobierno de V. E., ya estrictamente ajustado, en 1892, a los procedimientos regulares, creyó mas conforme a la lei, cual de cierto lo era, la incompatibilidad del empleo de profesor con los puestos administrativos desempeñados fuera de la capital.

I el caso del señor Rodrignez es todavia mas obvio que el del señor Renjifo. Este fué investido de un cargo precario, de índole política, de nombramiento facultativo, de corta duracion, siempre revocable al arbitrio de V. E.: miéntras que el profesor de economia política fué llamado en propiedad a funciones permanentes i las mas elevadas en el órden de los empleados de aduana, estables i firmes hasta el punto de no poder V. E. privarlo de su puesto sin la anuencia del Senado o de la Comision Conservadora en receso de las Cámaras.

¿Cómo, pues, se reservó al señor Rodriguez, superintendente jeneral de aduanas, la cátedra que no le fué lícito retener al jefe político de Valparaiso? El Fiscal no acierta a justificar ni a esplicarse los motivos de la diferencia, en vista de los preceptos i espíritu uniforme de la lei de 1879 i de los principios jenerales de la administracion pública en el pais; i requerido hoi a espresar su parecer sobre el favor acordado en Noviembre de 1891 al catedrético universitario de economia política, forzosamente i con mayor fundamento ha de mantener el dictámen recaido en Mayo de 1892, en el caso mui parecido del profesor de práctica forense.

El artículo 29 de la lei de 1879, de donde se pretende deducir la acumulacion o compatibilidad de un cargo activo i de un cargo suspenso i sin funciones, no presta asidero a una interpretacion tan violenta i arbitraria, a todas luces adversa al espíritu i designios perseguidos por el lejislador en ese i demas estatutos que sientan las bases morales, de buen órden i de servicio eficaz de los empleados de la República. En el lugar citado, destinado a solo reglar la provision ordinaria, accidental o supletoria de las asignaturas no sujetas a concurso u oposicion, se previenen las eventualidades de las vacantes temporales en que es preciso

nombrar un profesor interino miéntras se elije el propietario o éste ejerce otro puesto.

Es evidente, en concepto del Fiscal, que la lei se refiere únicamente a los casos en que la ausencia del titular es de corta duracion, proviene de necesidades transitorias de la administracion del Estado, de empleos fujitivos o comisiones para señalados objetos, i de ninguna manera autoriza el procedimiento pernicioso, condenado por las mas elementales doctrinas de moralidad i buen gobierno, de confiar a un ciudadano un puesto permanente i activo reservándole otro puesto igualmente estable, pero pasivo i sin labor.

Tal error, si por acaso lo padeciese la lei, viciaria por completo su plan i frustraria el propósito, visible en todas sus cláusulas, de ennoblecer el profesorado, alentar a sus duras tareas por el incentivo de la promocion regular, i cerrar las vias corruptoras del favoritismo i de la acumulacion de funciones, honores i emolumentos.

No hai celo verdadero i anhelo de sobresalir i alcanzar distincion i premio sino en el profesor que adquiere su puesto firme, grado por grado i en propiedad, exactamente como los militares en la jerarquía inamovible del ejército, o los jueces en la majistratura; yendo el desaliento, cuando no el descuido i abandono de sus deberes, al ánimo del que interinamente i por tiempo indefinido i precario ocupa sin autoridad i con pocas esperanzas de ascenso una plaza del dominio permanente del titular que posee otra mas lucrativa, de honra mayor i tambien libre del riesgo de exoneracion. El suplente viene a ser así un descontento perenne i en cierto modo de condicion parecida a la del inquilino o colono que labra i cultiva con desmayo el campo del dueño de la heredad.

Las leyes de la República, basadas en los principios del derecho, de la justicia, de la mas severa moralidad, no se compadecen seguramente con estos abusos de índole feudal, ya estirpados de raiz de la antigua lejislacion española que los toleraba; i buscando con ahinco los medios de afianzar su correccion e impedir

los artificios frustratorios, han llevado su rigor hasta el punto estremado, a veces indiscreto i perjudicial, de establecer incompatibilidades imajinarias i de vedar el desempeño conjunto i activo de funciones no solo conciliables sino de mútuo auxilio i provecho cierto al público.

En estas vías de exajeracion i de perseguimiento de ideales absolutos, tan propias de paises nuevos i que se hallan en perenne ensayo, no hemos sabido detenernos en los términos de lo útil, de la justa medida, de lo cuerdo i practicable, llegando, de miedo a caer en el abuso, a poner trabas al ejercicio simultáneo de cargos que, en vez de pugnar entre sí, se ayudan i contribuyen a su mas acertado servicio. Así, por ejemplo, se ha vedado en el ramo de instruccion pública que el profesor de derecho sea miembro del Congreso Nacional, sin reparar que el profundo conocimiento de las ciencias jurídicas i el dominio de sus mas altas teorías, eleva i fecunda la labor del lejislador, i que el criterio práctico del congresal, aplicado a una asignatura universitaria, corrije las ilusiones i quimeras de que suelen adolecer los espíritus consagrados a estudios especulativos i alejados de las contiendas políticas. Este concierto útil en las cámaras, mas útil todavia en las aulas, queda sacrificado al ideal, puritano en demasía, de cerrar el ingreso en la representacion nacional a todo asalariado del Fisco, siquiera lo sea en el tranquilo empleo de profesor de las ciencias de derecho i con los exiguos sueldos asignados a su noble labor.

Déjase ver si una lejislacion de tan austero carácter, toda encaminada a evitar la acumulacion de cargos públicos, pueda autorizar el abuso notorio i pernicioso de permitir reservas de empleos permanentes al funcionario investido de otros empleos mayores, tambien estables, de crecidas rentas i de goce inconmovible i seguro. Para atenuar o disculpar esta corruptela se ha dicho, en lo tocante al caso materia concreta en exámen, que no faltan precedentes, i aun se ha sostenido, si bien hallandó pronta contradiccion, que la lei de 1879 i su artículo 29 han sido a me-

nudo interpretados en sentido favorable a la solicitud del señor Rodriguez.

El Fiscal no desconoce ciertamente la verdad parcial de la afirmacion i con frecuencia ha tenido oportunidad, en cumplimiento de las obligaciones de su cargo, de denunciar a V. E. prácticas semejantes i no mas legales ni justificadas, encareciendo a V. E. la necesidad de desplegar el pleno de su autoridad, igual por su naturaleza a la suma de sus deberes, en la correccion de un mal que se agrava i recrece cada dia, pues su repeticion es de consecuencias en estremo sérias i amenaza pervertir la administracion i el buen réjimen de la República.

Los precedentes en Chile, lo ha dicho i lo repite el Fiscal, son por lo comun escollos que se han de evitar i no ejemplos dignos de enseñanza de imitacion, porque siendo el pais nuevo, hallándose en estado de educacion administrativa i de prueba de instituciones mui avanzadas, i no estando tampoco el criterio público depurado de resabios i de tradiciones viciosas, las nuevas leyes de reforma nacen con escaso vigor, desfallecen a poco de dictadas i no tardan en ver frustrados sus preceptos a favor de artificios, de interpretaciones sútiles i de aplicaciones que pronto asumen la autoridad peligrosa de ejemplos i precedentes. Mas ni V. E. ni los Tribunales pueden reconocer como tales, al acordar i librar sus decretos i sentencias, sino los derivados de la lei misma, de su espíritu, designios i testo; i ya que haya antimonias reales en sus cláusulas, o espresiones ambiguas en su letra, lo mas acertado será siempre resolver las dudas segun los dictados superiores del bien público i de la mas pura moralidad.

Quiere el Fiscal suponer que nuestra lejislacion administrativa, todavia imperfecta i no exenta de vacíos, nada estatuye en punto a reservas de empleos en beneficio de titulares provistos de otras funciones léjos de la capital i aun fuera del territorio. ¿Podria V. E. vacilar, en vista de la obvia conveniencia pública, al proveer sobre una solicitud de retencion de cargo? ¿Toleraria la equidad de V. E. el constituir de un lado una série de privilejiados con derechos a dobles empleos, uno activo, otro de re-

serva, i de otro lado una clase de meritantes en prolongado o perenne interinato mal contentos de sus puestos i desprovistos de la autoridad, celo i dilijencia propios solo de los funcionarios en goce honrado i firme de sus cargos? ¿Es posible que los empleos mas delicados de la República, cátedras universitarias, sub-secretarías de Estado se hallen en comision supletoria i temporal, miéntras sus titulares dentro o fuera de la capital i de la República son promovidos por sus merecimientos o aptitudes, a puestos de dignidad i sueldos mayores?

La mas elemental justicia responde a estas fáciles preguntas. En Chile, como en todo pais de réjimen bien ordenado, es un axioma de administracion pública, de gobierno, de ejército, de majistratura, de iglesia, del conjunto de los repartimientos del servicio del Estado, la provision en permanencia de las funciones i empleos, no cabiendo los interinatos sino en los espacios que promedian entre la vacancia i el nombramiento del nuevo titular, i mui rara vez en el del suplente que por corto tiempo reemplaza al propietario investido de una comision especial, elevada i temporal.

La administracion de V. E., no lo duda el Fiscal, se esforzará por ajustarse rigorosamente a tan saludables principios, corrijiendo con firmeza los errores ocurridos o siquiera evitando en el futuro las desviaciones que se adviertan i no pueden cohonestar prácticas viciosas i abusivas.

Parece, pues, al Fiscal, ya que ha de emitir su opinion acerca de la solicitud del señor Rodriguez, que no fué legal ni conveniente el decreto de Noviembre de 1891, donde se le reservó, al conferirle el empleo de superintendente de aduanas, la asignatura de economía política en la Universidad Nacional, i que por este motivo es mui dudoso que se halle V. E. en aptitud de ordenar el pago de la gratificacion, por lo demas mui merecida, señalada o propuesta por la comision especial i consejo universitario en premio del testo de enseñanza publicado en 1894 por aquel distinguido profesor. La obra es digna de recompensa

mas alta, de quilates mejores, i exenta sobre todo de la mas lijera tacha de ilegalidad.

El Fiscal no solo defiere al juicio de la comision, merecedora de plena confianza, sino que juzgando con criterio propio el libro, que ha leido despacio i con atencion complacida, lo estima digno de todo encarecimiento i en grado igualmente honroso a su autor i a las letras nacionales. Es en su humilde concepto uno de los mejores testos de enseñanza escrito en Chile, no distando mucho del Derecho Internacional de Bello, que todavia no tiene su parecido en las aulas sud-americanas, ni superior en la misma España. El tratado de economía política del señor Rodriguez sobresale entre las obras de su jénero por el ordenamiento de su método, la lucidez de la esposicion, el acopio de saber, la frecuente elegancia del estilo, la pureza del lenguaje, siendo así en su rico conjunto un libro que hará útil i grato a los alumnos, tambien a los lectores ménos jóvenes i mas preparados, el estudio de doctrinas áridas i oscuras por lo jeneral, i de escaso atractivo. La recompensa de setecientos pesos anuales es módica i poco adecuada en parangon del valer de la obra; pero sea cual fuere, mezquina o suficiente, no puede ser decorosamente discernida sino dentro del recinto bien trazado i bien medido de la lei; i pues surjen dudas sobre la reserva de la cátedra que poseia el señor Rodriguez al ser elevado al empleo de superintendente de aduanas en 1891, i la objetan el Fiscal i dos vocales del Tribunal de Cuentas, parece al infrascrito, cuyos juicios se dejan arriba espuestos con algun detenimiento, que V. E. se ha de abstener de pronunciarse i debe remitir el asunto al conocimiento i fallo de los Tribunales.

Santiago, 24 de Setiembre de 1895.

MONTT.

---

114. Varias disposiciones relativas a nombramientos, licencias, interinatos, reemplazos, suplencias, anticipos i gastos de viaje de los empleadss publicos.

Valparaiso, 22 de Febrero de 1889.

Considerando:

1.° Que es necesario para el buen servicio de las Tesorerías i otras oficinas fiscales reunir en un solo cuerpo las diversas disposiciones dictadas respecto a los pagos que se hacen con arreglo al presupuesto i leyes especiales i a los nombramientos, licencias, interinatos, reemplazos, suplencias, anticipos i gastos de viaje de los empleados públicos;

2.° Que conviene poner en armonía dichas disposiciones i dictar algunas otras tendentes a completarlas i a procurar una mayor fiscalizacion en la inversion de fondos públicos;

3.° Que es indispensable hacer una declaracion que sirva de regla jeneral respecto a la definicion de empleados propietarios, interinos, suplentes, accidentales, auxiliares i supernumerarios,

He acordado i decreto las siguientes instrucciones:

I

1.ª La vijencia de la lei de presupuestos principia el 1.° de Enero i termina el 31 de Diciembre de cada año.

Las partidas de gastos fijos del presupuesto deben pagarse por las respectivas oficinas, sin necesidad de decreto ni otra lei que el mismo presupuesto.

2.ª Los gastos no comprendidos en el número anterior se cubren en virtud de decreto firmado por el Presidente de la República i el Ministro del ramo, refrendado, rejistrado i tomado razon en la forma establecida al respecto.

3.ª Las Tesorerías no procederán a verificar pagos sin que la Direccion del Tesoro les trascriba el respectivo decreto.

4.ª No es permitido imputar gastos a leyes anteriores a la fecha del presupuesto vijente, salvo el caso en que la lei haya sido promulgada despues de la presentacion al Congreso del

presupuesto correspondiente al año en que se decreta el pago.

Tampoco es permitido imputar a las partidas fijas o variables del presupuesto de un año gastos hechos en años anteriores, ni alterar los sueldos de los empleados públicos fijados por la lei, bajo la forma de comisiones o gratificaciones, ni, por último, aplicar los ítems del presupuesto a distintos objetos de aquel a que han sido destinados.

5.ª No se podrá exceder la suma fijada en cada ítem o partida de los presupuestos de gastos, salvo en los casos siguientes:

1.° De leyes posteriores a la promulgacion de los presupuestos;

2. De sentencias ejecutorias dictadas por autoridad competente;

3. De comisiones que hubiere que pagar por las operaciones de empresas industriales o comerciales pertenecientes a la nacion;

4.° De exijencias impostergables de provision o de servicio que sean condicion de la empresa misma i que no se hubiesen podido prever;

5.° De aplicacion a empleados que recibieren gratificaciones, mayores sueldos o pasaren a hospitales, en conformidad a los preceptos de las leyes correspondientes. (Lei de 16 de Setiembre de 1884.)

II

6.ª Todo decreto Supremo que ordene un pago deberá ser remitido por el Ministerio que lo espida a la Direccion de Contabilidad con todos sus antecedentes para los efectos de la refrendacion.

Entre los antecedentes de cada decreto se acompañará la correspondiente trascripcion para la Direccion del Tesoro.

El Director de Contabilidad, o en su defecto el sub-director, comprobará, antes de darle curso, si hai fondos suficientes en el

ítem del presupuesto a que deba imputarse el gasto i si la imputacion corresponde a la glosa del ítem i partida del presupuesto.

Si a juicio de esa oficina resultare que la imputacion no es correcta o que el gasto excediere los fondos consultados, devolverá el decreto al Ministerio de oríjen con las observaciones del caso. Si el Ministerio insistiera, le dará curso.

7.ª La oficina de Contabilidad remitirá los decretos con sus respectivos antecedentes al Tribunal de Cuentas para los efectos de la *toma de razon* i el cumplimiento de las disposiciones de los números X i XI del art. 5.° de la lei de 20 de Enero de 1888.

8.ª Una vez practicada por el Tribunal de Cuentas la toma de razon, remitirá el decreto al Director del Tesoro, el cual, si no lo encuentra observable, desglosará la trascripcion correspondiente i le dará curso despues de efectuar el rejistro que establece el art. 15 de la lei de 16 de Setiembre de 1884.

9.ª La Direccion del Tesoro remitirá los decretos a la Direccion de Contabilidad para que esta oficina los devuelva, ya definitivamente dilijenciados, al Ministerio que los ha espedido, cancelándose los recibos que hubiere dado al efecto.

10. Todo decreto que ordene un pago deberá publicarse íntegro en el *Diario Oficial*, a lo ménos en su parte dispositiva, salvo que en el mismo decreto se ordene su reserva, en cuyo caso se observará lo prescrito en el art. 36 de la lei de 20 de Enero de 1883.

11. Para facilitar el cumplimiento del presente decreto, las órdenes de pago que se dicten con cargo a variables del presupuesto o a leyes especiales, llevará al final la siguiente disposicion:

«Refréndese, tómese razon, rejístrese i comuníquese.»

12. Los datos que necesiten los diversos Ministerios sobre inversion de fondo con cargo a partidas variables del presupuesto o a leyes especiales serán suministrados por la Direccion de Contabilidad.

13. Los Intendentes o Gobernadores, cuando jiren contra las

Tesorerías Fiscales en uso de la facultad que les confiere el núm. 14 del art. 21 de la lei del Réjimen Interior, deberán dar cuenta inmediata al Ministerio correspondiente i a la Direccion de Contabilidad, acompañando copia de la órden que haya librado contra la Tesorería.

Igual aviso dará el tesorero respectivo a la Direccion del Tesoro para que recabe la aprobacion Suprema i se designe en ella el ítem i partida del presupuesto a que deba aplicarse el gasto.

Miéntras no se dicte el decreto de aprobacion de estos gastos serán de cargo i responsabilidad de los Intendentes o Gobernadores que los hubieren dictado. (Decreto de 30 de Noviembre de 1888).

III

14. Los funcionarios, establecimientos o personas que fueren autorizados para la construccion de obras fiscales o para cualquier otro gasto del servicio público, jirarán contra los tesoreros del respectivo departamento por las sumas que sean necesarias para el pago de los trabajos totales o parciales de las obras en ejecucion o terminadas.

15. Los jiros o decretos de pagos se harán necesariamente a la órden del acreedor, del contratista o de la persona encargada de la ejecucion de la obra, i en ellos se espresará el orijen del pago.

En ningun caso se estraerán de tesorería los fondos autorizados para una obra dada sin que se designe la persona a quien se adeuden i otorgue el correspondiente recibo en la respectiva oficina.

16. Las tesorerías fiscales solo cubrirán los jiros o decretos que reunan los requisitos enunciados en los artículos precedentes.

17. Los tesoreros abrirán un libro ausiliar para llevar una cuenta por separado a cada autorizacion, i no darán cumplimien-

to a las órdenes o jiros que excedan del monto de la suma acordada.

18. Los funcionarios, establecimientos o personas a cuyo favor se espidan las autorizaciones supremas, quedan obligados a presentar sus cuentas documentadas al Tribunal de Cuentas, conforme a la lei de 20 de Enero de 1883 i demas disposiciones actualmente en vijencia.

19. Los inspectores fiscales que visiten las tesorerías cuidarán de examinar las cuentas parciales a que se refiere el art. 17, comprobando los jiros u órdenes correspondientes, i darán cuenta a la Direccion de Contabilidad de cualquiera irregularidad que notaren. (Decreto de 14 de Julio de 1887).

20. Los funcionarios, establecimientos o personas a quienes se hubiere mandado entregar fondos para invertirlos en un objeto del servicio público, a virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la lei de 20 de Enero de 1883, pasarán a la Direccion de Contabilidad mes a mes, en estracto, una nómina de las cantidades parciales a que hubieren dado inversion.

Dicha oficina se encargará de hacer un resúmen jeneral, que se elevará al Ministerio de Hacienda.

21. Los sueldos, jubilaciones, pensiones, retiros i asignaciones serán pagados por mensualidades vencidas.

22. A ningun empleado, cualquiera que sea el ramo del servicio de que dependa, se concederá anticipos de sueldos, a ménos que por causa del mismo servicio tenga que mudar de residencia. En este caso, el anticipo deberá garantirse con fianza de supervivencia i será reintegrado con la cuarta parte del haber mensual. (Decreto de 29 de Enero de 1856).

23. Todo empleado tiene derecho a sueldo desde el dia que principie a prestar servicios despues de la fecha de su nombramiento, o desde el dia que se indique en el decreto respectivo.

Si para desempeñar su empleo necesita trasladarse de un punto a otro de la República, gozará de sueldo desde el dia que emprenda su viaje. Ese tiempo será comprobado con un certificado

del Gobernador del departamento o jefe administrativo de la localidad. (Decreto Supremo de 21 de Junio de 1881).

24. La traslacion de un empleado de un punto a otro de la República para tomar posesion de su empleo será de cuenta fiscal, no comprendiéndose en estos gastos el trasporte de la familia.

25. No se pagará de cuenta fiscal la traslacion de empleados que permutan sus destinos. (Decreto Supremo de 14 de Octubre de 1882).

26. En los lugares donde no hai empresas de trasporte, se les paga a los empleados militares un bagaje de dos pesos por cada cinco kilómetros a los jefes i un peso por igual distancia a los subalternos. (Decreto Supremo de 18 de Junio de 1872).

27. A ningun empleado se le podrá abonar sueldo, conceder licencias o vacaciones, ni mandarlo agregar a otra oficina miéntras no haya tomado posesion de su empleo, comprobada en la forma que determina el artículo 1.° del decreto Supremo de 16 de Octubre de 1858.

28. No tiene derecho a sueldo el empleado que no hubiere rendido la fianza a que está obligado por la lei. (Artículo 216 del Código Penal).

29. Ningun empleado civil puede gozar de dos o mas sueldos. (Lei de 19 de Noviembre de 1818).

Esceptúanse de esta regla jeneral los empleados de instruccion secundaria i superior que, segun el artículo 43 de la lei de 9 de Enero de 1879, pueden percibir en un mismo establecimiento de instruccion pública un sueldo íntegro i de dos tercios del otro o de los otros, i los profesores de instruccion secundaria que pueden gozar de dos sueldos íntegros.

30. A los empleados promovidos de un empleo a otro se les debe asistir con el sueldo del empleo que dejan hasta el dia que toman posesion del nuevo empleo, lo cual se atestiguará ante la respectiva oficina pagadora por medio de un certificado del jefe del empleado promovido. Este certificado se debe acompañar a

los documentos de pago que se remiten al Tribunal de Cuentas. (R. O. de 4 de Mayo de 1792.)

Si la promocion recayese en empleados de la misma oficina, se pagará el nuevo sueldo desde la fecha del decreto en que se hace el nuevo nombramiento.

31. A los empleados militares que sean promovidos a un nuevo empleo se les pagará el sueldo correspondiente al ascenso desde la fecha en que se hubiere puesto el cúmplase a los despachos. (Artículo 1.°, título 36 de la Ordenanza del Ejército.) Si solo se tratare de una comision militar i no de un empleo que confiera ascenso, se pagará el nuevo sueldo conforme a lo dispuesto en la lei de 25 de Setiembre de 1882.

32. El oficial retirado que saliere temporalmente de la República con licencia competente, gozará del sueldo íntegro que disfrutare por el retiro durante un año. Si obtuviere prórroga, gozará de la mitad del sueldo; i en caso de excederse del término de la prórroga no tendrá derecho a sueldo alguno hasta que regrese al territorio de la República. (Título 84, artículo 31 de la Ordenanza del Ejército.)

33. Los oficiales del Ejército i Armada que desempeñen el cargo de Intendente o Gobernador o algun emplo de secretaría, podrán optar por el sueldo que le corresponde por el empleo civil o por el de su grado. Si optan por este último, tendrán, ademas, la mitad del sueldo asignado al puesto civil. (Artículo 8.° de la lei de 19 de Enero de 1889.)

34. No tiene derecho a sueldo el empleado que no se ha presentado a servir el empleo. (Lei de 16 de Abril de 1823.)

35. Se suspende el pago de sueldo a todo empleado que no se presente al servicio en el dia siguiente de cumplida la licencia o vacaciones que se le habia concedido. (Ordenanza del Ejército, título 84.—Véanse artículos 113, 114, 115, 116, 117, 118 i 119.)

36. El jefe de la oficina es responsable por los sueldos que recibieren indebidamente los empleados que se excedieren de la licencia o vacacion. (Decretos Supremos de 16 de Octubre de 1858 i de 15 de Abril de 1882.)

37. A los empleados suspendidos de órden judicial se les pagará solo la mitad del sueldo, durante el juicio.

En caso de pronunciarse sentencia absolutoria, se les devolverá la totalidad de los medios sueldos retenidos.

Si la suspension fuere decretada por la autoridad judicial, por vía de pena, no se paga sueldo alguno al empleado suspenso. (Artículo 40 del Código Penal.)

38. A los empleados militares suspendidos por vía de pena correctiva o encausados, se les paga en unos casos la mitad i en otros el tercio del sueldo. (Artículos 113 i 117 de la Ordenanza Militar.)

El inválido que sin licencia del comandante de armas se ausentare del lugar de su residencia que le está señalado, se le dará de baja en la primera revista i perderá el derecho a la gracia de inválido. (Título 80, artículo 100 de la Ordenanza del Ejército.)

39. A los empleados que mueren en el servicio se les paga sueldo hasta el dia de su muerte. (Lei 5.ª, título 2.°, libro 5.° de la Recopilacion de Indias.)

40. Para que los padres, viudas, hijos u otros herederos puedan recibir el sueldo insoluto del empleado fallecido, es necesario una órden judicial o decreto Supremo que lo ordene.

V

41. Son empleados fiscales los que se pagan con fondos nacionales i tienen nombramiento del Presidente de la República.

Deben distinguirse los que sean propietarios, accidentales, auxiliares i supernumerarios.

Propietario, es el nombrado para ocupar permanentemente o por un período legal una plaza vacante.

Interino, el nombrado para desempeñar una plaza vacante miéntras se provee en propiedad.

Suplente, el nombrado para desempeñar una plaza que está ocupada, pero que se encuentra impedido para desempeñarla el que la sirve.

Accidental, el que reemplaza a otro por el ministerio de la lei.

Auxiliar, el que no está consultado en la planta legal de la oficina, pero cuyo sueldo se consulta en la lei de presupuestos.

Supernumerario, es el nombrado por tiempo determinado.

42. Los auxiliares pueden ser propietarios o interinos i tienen derecho a licencia i vacaciones. (Circular del Ministerio de Hacienda de 20 de Febrero de 1871.)

43. Los supernumerarios cesan en sus funciones el 31 de Diciembre del año que han sido nombrados i no tienen derecho a licencia ni vacaciones. (Artículo 3.° de la lei de 10 de Setiembre de 1869.)

44. Todo nombramiento para ocupar un puesto vacante se supone en propiedad si el decreto respectivo no espresa el carácter de interino.

45. Los empleados propietarios a quienes se les confiriese una nueva comision, retienen el puesto que desempeñan sin que sea necesario una declaracion especial.

46. Los reemplazantes de empleados propietarios o interinos tienen el carácter de suplentes sin necesidad de declaracion especial.

47. El empleado interino tiene derecho al sueldo asignado al propietario.

48. El suplente goza el sueldo íntegro del propietario si no tiene otro empleo público, si es empleado, ganará su sueldo i a mas la diferencia con el del puesto que pasa a desempeñar.

49. Los empleados de aduanas, suplentes o interinos, se rijen por las disposiciones de los artículos 3.° i 4.° de la lei de 20 de Enero de 1883.

50. Los empleados suplentes de instruccion secundaria i los interinos o suplentes en el órden judicial, tienen derecho al sueldo íntegro del empleo. (Decretos Supremos de 12 de Enero de 1847 i 30 de Abril de 1879 i lei de 4 de Octubre de 1858).

No tienen derecho a mayor sueldo ni a gratificacion los empleados que por leyes o decretos especiales estén obligados a

sustituirse unos a otros en los casos de enfermedad o ausencia imprevista.

51. Los reemplazos durante el mes de vacaciones de cada empleado deben hacerse sin retribucion alguna por los empleados de la misma oficina. (Circular del Ministerio de Hacienda de 20 de Enero de 1871. Decreto Supremo de 15 de Julio de 1882).

52. Las gratificaciones concedidas a los empleados por el desempeño de comisiones especiales o trabajos estraordinarios se suspenden miéntras el empleado use de licencia o vacaciones. (Circular del Ministerio de Hacienda de 20 de Febrero de 1871).

53. Se suspende el pago de toda pension de jubilacion desde el mismo dia que el jubilado acepte algun puesto fiscal, con sueldo pagado por el Estado.

54. Los ajustes de sueldos de empleados públicos se harán dividiendo en doce partes iguales la renta anual i computando todos los meses a razon de treinta dias.

Tómese razon i publíquese.

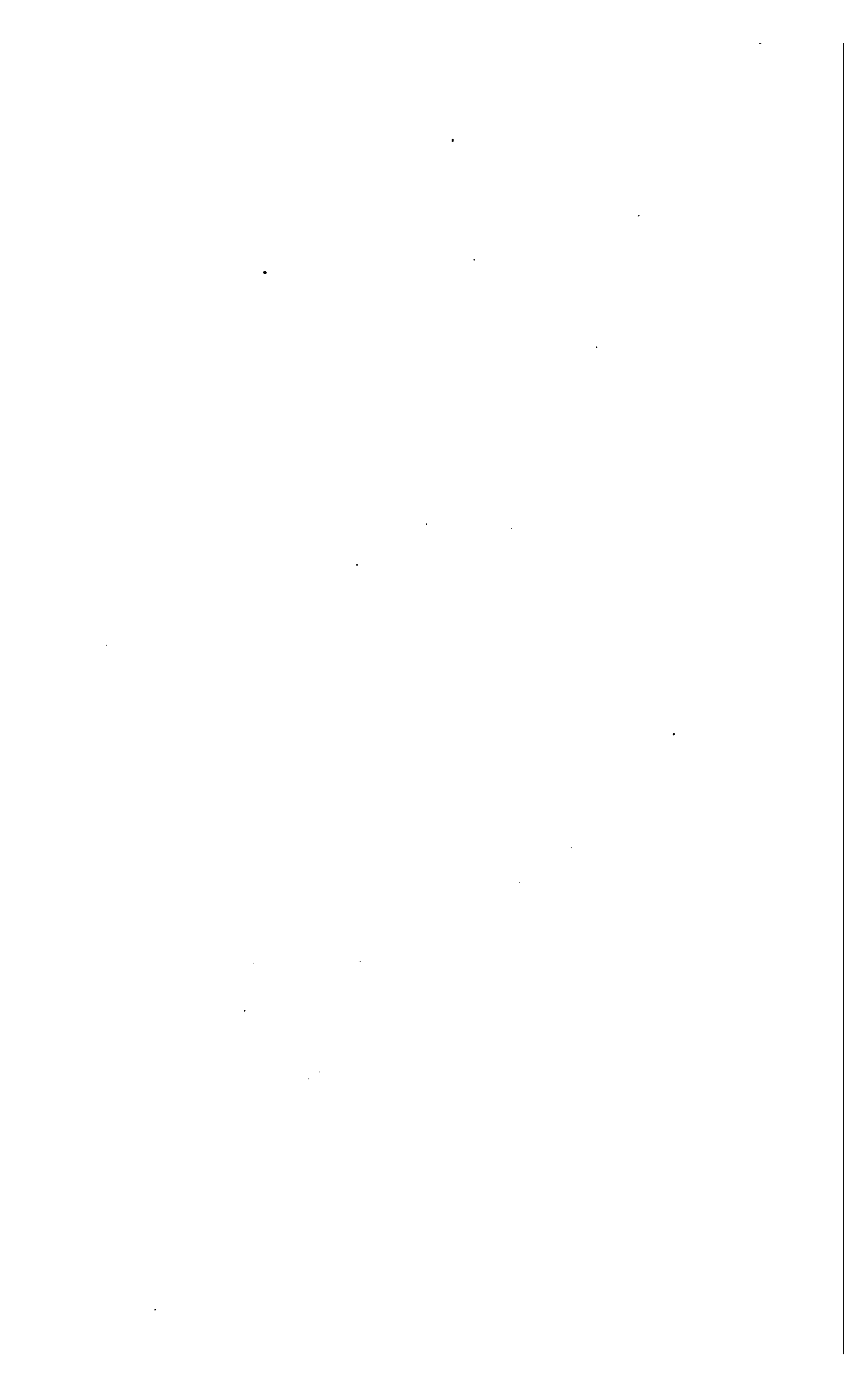
BALMACEDA.

J. G. Sotomayor.



CAPÍTULO II

Marina Nacional



TÍTULO I

Oficinas i Territorios Marítimos. Policías Sanitaria i Marítima

I

115. Comandancia Jeneral de Marina.—Se fija la sucesion de mando en los casos de muerte, ausencia, implicancia o recusacion del propietario i no hubiere designado para subrogarlo.

Santiago, 31 de Agosto de 1869.

La Excma. Corte Suprema de Justicia ha emitido con fecha de ayer, acerca de la consulta que elevó US. a este Ministerio en su nota fecha 3 del presente núm. 1681, el siguiente informe.

«El art. 13 del tít. 2.º; tratado 1.º de la Ordenanza Jeneral de la Armada, dispone que el oficial mas graduado o antiguo que hubiere con destino en un departamento, quede mandando por muerte o ausencia de su comandante propietario.»

«Esta subrogacion tiene tambien lugar en concepto de esta Corte, en los casos de implicancia o recusacion del Comandante Jeneral i siempre que con anterioridad no estuviere nombrado el funcionario que debe reemplazarlo.»

Lo trascribo a US. para su conocimiento i fines consiguientes, i para que proceda conforme a él.

Dios guarde a US.

FRANCISCO ECHAURREN.

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

116. Comandancia Jeneral de Marina.—Se declara le competen las atribuciones que la Ordenanza Naval asigna al Director Jeneral de la Armada.

Santiago, 18 de Abril de 1895.

Visto el título 2.°, tratado segundo, de las Ordenanzas Jenerales de la Armada, cuyas disposiciones son parte del derecho vijente en nuestra Marina de guerra, están conformes en jeneral con el sistema de administracion de la misma i vienen siendo virtualmente aplicadas desde algunos años atrás, i

Teniendo presente la atribucion que me confiere el número 16 del artículo 73 de la Constitucion Política, i los artículos 1.° i 3.° de la lei de 30 de Agosto de 1848, así como la manifiesta conveniencia que hai i a la cual proveen las disposiciones anteriores, de mantener la posible unidad en la administracion de los servicios navales,

Decreto:

El jefe de la Armada que desempeñe la Comision de Comandante Jeneral de Marina ejercerá, bajo su misma denominacion actual i sin perjuicio de las facultades i deberes que le están señalados como tal, las funciones que el título 2.° tratado 2.° de las Ordenanzas Jenerales señala al Director Jeneral de la Armada.

Anótese i comuníquese.

MONTT.

C. Rivera Jofré.

---

117. Division marítima del territorio.—Se divide en diez gobernaciones i se fijan sus límites.

Santiago, 30 de Agosto de 1848.

Por cuanto el Congreso Nacional ha acordado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° El territorio marítimo de la República forma por ahora un solo departamento bajo la direccion i mando de un Comandante Jeneral subordinado al Ministerio de Estado en el Departamento de Marina.

Art. 2.° El territorio marítimo de la República se divide en las siguientes gobernaciones marítimas:

1.ª Gobernacion Marítima de Atacama, que comprende el mar i costa de la República desde sus fronteras setentrionales hasta el paralelo de la ensenada i pueblo de Chañaral, límite de la provincia por el sur;

2.ª Gobernacion Marítima de Coquimbo, que comprende el mar i costa de la República desde el paralelo de la ensenada de Chañaral por el norte hasta el paralelo de la boca del rio Choapa por el sur;

3.ª Gobernacion Marítima de Aconcagua, que comprende el mar i costa de la República desde el paralelo de la boca del rio Choapa por el norte hasta el paralelo de la estremidad norte de la bahía del Horcon;

4.ª Gobernacion Marítima de Valparaiso, que comprende el mar i costa de la República desde el paralelo de la estremidad norte de la bahía del Horcon por el norte, hasta el paralelo de la boca del rio Rapel por el sur;

5.ª Gobernacion Marítima de Colchagua, que comprende el mar i costa de la República desde el paralelo de la boca del rio Rapel por el norte, hasta el paralelo de la boca del rio Mataquito por el sur;

6.ª Gobernacion Marítima de Maule, que comprende el mar i costa de la República desde el paralelo de la boca del rio Mataquito por el norte, hasta el paralelo de la boca del rio Itata por el sur;

7.ª Gobernacion Marítima de Concepcion, que comprende el mar i costa de la República desde el paralelo de la boca del rio Itata por el norte, hasta el paralelo de la boca del rio Cautin o Imperial por el sur;

8.ª Gobernacion Marítima de Valdivia, que comprende el mar i costa de la República desde el paralelo de la boca del rio Cautin o Imperial por el norte, hasta el paralelo de la caleta de Güeyusco por el sur;

9.ª Gobernacion Marítima de Chiloé, que comprende el mar, costa e islas de la República desde el paralelo de la caleta de Güeyusco por el norte, hasta el paralelo de la estremidad meridional de la península de Tres Montes por el sur.

10. Gobernacion Marítima de Magallánes, que abraza el mar, costas e islas de la República, situadas al sur del paralelo de la estremidad meridional de la Península de Tres Montes; i

11. Gobernacion Marítima de Juan Fernandez, que comprende el mar e islas del mismo nombre i las de San Félix.

Art. 3.° El puerto de Valparaiso es la capital del Departamento Marítimo i el asiento de su gobierno militar i económico.

Art. 4.° Cada gobernacion marítima se subdividirá en las subdelegaciones marítimas que determine el Poder Ejecutivo como mas conveniente a la matrícula de la jente de mar, a la mejor defensa de las costas, a la buena policía de los mares de la República i a la proteccion de los intereses fiscales.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

MANUEL BÚLNES.

Pedro Nolasco Vidal.

118. Subdelegacion marítima de Chañaral.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Atacama.

Santiago, 25 de Octubre de 1859.

En vista de lo que espone el Gobernador Marítimo de Atacama, i atendiendo a lo propuesto por el Intendente de la misma provincia, en uso de la autorizacion que me confiere la lei de 30 de Agosto de 1848,

Vengo en acordar i decreto:

Artículo único.—Se erije en la Gobernacion Marítima de Atacama, la Subdelegacion Marítima de Chañaral de las Animas, que abrazará el mar i costas comprendidas en la subdelegacion civil i política del mismo nombre.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Manuel García.

---

119. Gobernacion marítima de Llanquihue.—Se erije en una nueva gobernacion marítima el mar, costas e islas comprendidas dentro del territorio de este nombre.

Santiago, 1.° de Octubre de 1859.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se erije en una nueva Gobernacion Marítima el mar, costas e islas comprendidas en los límites trazados al territorio de colonizacion de Llanquihue.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

Dado en Santiago, etc.

MANUEL MONTT.

Manuel García.

---

120. Gobernacion marítima de Llanquihue.—Se fijan sus límites.

Santiago, 23 de Setiembrs de 1862.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—La Gobernacion Marítima de Llanquihue, creada por lei de 1.° de Octubre de 1859, comprenderá el mar, costas e islas que por la lei de 22 de Octubre de 1861, se designan a la provincia de Llanquihue.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

Dado en Santiago, etc.

JOSÉ JOAQUIN PEREZ.

Marcos Maturana.

Nota.—Antes habia sido subdelegacion dependiente de la Gobernacion de Chiloé, segun decreto de 9 de Agosto de 1858.

---

121. Subdelegacion marítima de San Antonio.—Se fijan los límites i subdivisiones de la subdelegacion marítima de San Antonio.

Santiago, 9 de Diciembre de 1861.

En conformidad con la autorizacion que confiere al Poder Ejecutivo el art. 4.° de la lei de 30 de Agosto de 1848; vista la conveniencia de determinar los límites i estension de la subdelegacion marítima de San Antonio, comprendida en la Gobernacion Marítima de Valparaiso; oida la Intendencia de Valparaiso i la Comandancia Jeneral de Marina,

He acordado i decreto:

Art. 1.° La estension i límite de la subdelegacion marítima de San Antonio, abrazará el mar i costa comprendidos entre el paralelo de la punta sur de la caleta Quintay i el paralelo de la punta sur de la boca del rio Rapel.

Art. 2.° La subdelegacion marítima de San Antonio se subdividirá en dos distritos marítimos, separados entre sí por el paralelo de la boca del rio Maipo.

Tómese razon i comuníquese.

PEREZ.

Manuel García.

---

122. Subdelegacion marítima de las Guaitecas.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Chiloé.

Santiago, 21 de Agosto de 1864.

En uso de la autorizacion que me confiere el artículo 4.° de la lei de 30 de Agosto de 1848, vista la conveniencia de erijir en una subdelegacion marítima dependiente de la Gobernacion Marítima de Chiloé el Archipiélago de las Guaitecas; oido el Intendente de Chiloé,

He acordado i decreto:

Art. 1.º Se erije en Subdelegacion Marítima de Gualtecas, dependiente de la Gobernacion Marítima de Chiloé, el archipiélago del mismo nombre.

Art. 2.º Se designa al puerto de Melinka o Punta Arena, como el puerto cabecera de la subdelegacion i residencia de su gobierno marítimo.

Tómese razon i comuníquese.

PEREZ.

J. Manuel Pinto.

---

123. Subdelegacion marítima de Lebu.—Se crea la subdelegacion de este nombre dentro de la gobernacion de Concepcion.

Santiago, 26 de Octubre de 1868.

En virtud de la autorizacion que me confiere el artículo 4.º de la lei de 30 de Agosto de 1848, i para consultar el mejor servicio de la costa,

Decreto:

Art. 1.º Créase la Subdelegacion marítima de Lebu dentro de los límites de la Gobernacion marítima de Concepcion. El puerto de ese nombre será la capital de la subdelegacion.

Art. 2.º La jurisdiccion de la subdelegacion marítima de Lebu se estenderá a la mar i costa de la República comprendidas entre el paralelo de la punta de Lavapié i el de la boca del rio Imperial.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Federico Errázuriz.

---

124. Subdelegacion marítima de Lebu.—Se fijan sus límites.

Santiago, 16 de Marzo de 1878.

Vista la nota precedente,

Decreto:

Los límites de la subdelegacion marítima de Lebu, serán: por el norte, la punta de Lavapié, i por el sur, la boca del rio Imperial, comprendiendo la isla de la Mocha.

La capital de la gobernacion será el puerto de Lebu.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

M. García de la Huerta.

Nota.—Por equivocacion se dijo en este decreto «Gobernacion» en vez de subdelegacion i así lo espuso el Ministerio en nota a la Comandancia Jeneral de Marina de 7 Junio de 1884.

---

125. Subdiviciones de gobernaciones marítimas.—Se determinan el número, nombre i límites de las subdelegaciones en que se dividen las gobernaciones marítimas.

Santiago, 11 de Julio de 1870.

Usando de la facultad que me confiere el artículo 4.° de la lei de 30 de Agosto de 1848, decreto la siguiente

Subdivision de las Gobernaciones Marítimas del territorio de la República en subdelegaciones

Art. 1.° *Gobernacion Marítima de Atacama.*—Comprende las siguientes subdelegaciones:

1.ª Taltal, limitada al norte por el paralelo de la frontera se-

tentrional de la República, i al sur por el paralelo de la punta Ballenita. Su capital es el puerto de Taltal.

2.ª Pan de Azucar, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la estremidad setentrional de la bahía de Chañaral. Su capital es el puerto de Pan de Azucar.

3.ª Chañaral, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la estremidad meridional de la caleta del Obispo. Su capital es el puerto de Chañaral.

4.ª Caldera, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur, por el paralelo de la estremidad setentrional de la ensenada de Totoral Bajo. Su capital es el puerto de Caldera, que lo será tambien de la gobernacion.

5.ª Carrizal Bajo, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur el paralelo de la punta de Lobos. Su capital es el puerto de Carrizal Bajo.

6.ª Huasco, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur el paralelo de la ensenada de Chañaral. Su capital es el puerto de Huasco.

Art. 2.º *Gobernacion Marítima de Coquimbo.*—Comprende las siguientes subdelegaciones:

1.ª Totoralillo, limitada al norte por el paralelo de la ensenada de Chañaral, i por el sur por el paralelo de la estremidad setentrional de la bahía de Osorno. Su capital es el puerto de Totoralillo.

2.ª Coquimbo, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la punta de Herradura. Su capital es el puerto de Coquimbo, que lo será tambien de la gobernacion.

3.ª Guayacan, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la punta Huanaquero. Su capital es el puerto de la Herradura.

4.ª Tongoi, limitada al norte por el límite sur de la subdelega-

cion anterior, i por el sur por el paralelo de la boca del rio Choapa. Su capital es el puerto de Tongoi.

Art. 3.° *Gobernacion Marítima de Aconcagua.*—Comprende las siguientes subdelegaciones:

1.ª Los Vilos, limitada al norte por el paralelo de la boca del rio Choapa, i por el sur por el paralelo de la punta Ballena. Su capital es el puerto de Los Vilos.

2.ª Pichidangui, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la boca de los rios Ligua i Petorca. Su capital es el puerto de Pichidangui.

3.ª Papudo, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la estremidad norte de la bahía del Horcon. Su capital es el puerto de Papudo, que lo será tambien de la gobernacion.

Art. 4.° *Gobernacion Marítima de Valparaiso.*—Comprende las siguientes subdelegaciones:

1.ª Valparaiso, limitada al norte por el paralelo de la estremidad sur del puerto del Algarrobo. Su capital es el puerto de Valparaiso, que lo será tambien de la gobernacion.

2.ª San Antonio, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la boca del rio Rapel. Su capital es el puerto nuevo de San Antonio.

Art. 5.° *Gobernacion Marítima de Colchagua.*—Su capital es el puerto de Llico.

Art. 6.° *Gobernacion Marítima de Maule.*—Comprende las sigiuentes subdelegaciones:

1.ª Constitucion, limitada al norte por el paralelo de la boca del rio Mataquito, i por el sur por el paralelo del Cabo Carranza.

2.ª Curanipe, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior i por el sur por el paralelo de la punta norte de la ensenada de Buchupureo. Su capital es el puerto de Curanipe.

3.ª Buchupureo, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la boca del rio Itata. Su capital es el puerto de Buchupureo.

Art. 7.° *Gobernacion Marítima de Concepcion.*—Comprende las siguientes subdelegaciones:

1.ª Tomé, limitada al norte por el paralelo de la boca del rio Itata, i por el sur por el paralelo de la estremidad meridional de la bahía del Tomé. Su capital es el puerto del Tomé.

2.ª Talcahuano, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la punta de Cujento o estremidad norte de la bahia de Arauco. Su capital es el puerto de Talcahuano que lo será tambien de la gobernacion.

3.ª Coronel, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo del islote de Lotilla. Su capital es el puerto de Coronel.

4.ª Lota, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la punta de Lavapié. Su capital es el puerto de Lota.

5.ª Lebu, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i por el sur por el paralelo de la boca del rio Imperial. Su capital es el puerto de Lebu.

Art. 8.° *Gobernacion Marítima de Valdivia.*—Comprende las siguientes subdelegaciones:

1.ª Queule, limitada al norte por el paralelo de la boca del rio Imperial, i al sur por el paralelo de la estremidad meridional de la ensenada de Chanchan. Su capital es el puerto de Queule.

2.ª Corral, limitada al norte por el límite sur de la subdelegacion anterior, i al sur por el paralelo de la caleta Hueyusco. Su capital es el puerto de Corral, que lo será tambien de la gobernacion.

Art. 9.° *Gobernacion Marítima de Llanquihue.*—Su capital es Melipulli.

Art. 10. *Gobernacion Marítima de Chiloé.*—Comprende las siguientes subdelegaciones:

1.ª Ancud, que abraza el mar e islas comprendidas en el archipiélago de Chiloé. Su capital es el puerto de Ancud, que lo será tambien de la gobernacion.

2.ª Guaitecas i Chonos, que abraza el mar e islas compredi-

das en los archipiélagos del mismo nombre. Su capital es el puerto de Melinka o Puerto Arena.

Tómese razon, comuníques i publíquese.

PEREZ.

Francisco Echáurren.

Nota.—Por decreto de 11 de Junio de 1876 fueron suprimidas las subdelegaciones de Buchupureo i Queule, pasando el territorio de la primera a depender de la de Curanipe.

---

126. Subdelegacion marítima de Peña Blanca.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Atacama.

Santiago, 15 de Febrero de 1873.

En vista del precedente informe de la Comandancia Jeneral de Marina,

Decreto:

1.° Créase en la gobernacion marítima de Atacama, la subdelegacion marítima de Peña Blanca, cuya capital será el puerto de este nombre.

2.° Los límites de esta subdelegacion serán: por el norte, el paralelo de la punta Alcalde, i por el sur, el paralelo de la ensenada de Chañaral.

El límite sur de la subdelegacion marítima de Huasco será el referido paralelo de la punta Alcalde.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Aníbal Pinto.

---

127. Subdelegacion marítima de Calbuco.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Llanquihue.

Santiago, 5 de Julio de 1873.

Vista la precedente nota,

Decreto:

1.° Créase la Subdelegacion Marítima de Calbuco en la gobernacion de Llanquihue. Su capital será el puerto de Calbuco.

2.° Esta subdelegacion se estenderá desde la caleta de Güeyusco, en el Pacífico, hasta la punta de Huatral, en el seno del Reloncaví, comprendiendo el mar e islas adyacentes hasta la línea divisoria con la Gobernacion Marítima de Chiloé.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Aníbal Pinto.

---

128. Subdelegacion marítima de Sarco.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Atacama.

Santiago, 24 de Julio de 1874.

En vista de la precedente nota i de los informes que la acompañan,

Decreto:

1.° Créase en la gobernacion marítima de Atacama la subdelegacion de Sarco, cuya capital será el puerto de este nombre.

2.° Los límites de esta subdelegacion, serán: por el norte, la punta mas setentrional de la bahía del Sarco, que la separará de

la subdelegacion de Peña Blanca, i por el sur, el paralelo de la ensenada de Chañaral.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Aníbal Pinto.

---

129. Subdelagacion marítima de Rio-Bueno.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Valdivia.

Santiago, 26 de Octubre de 1875.

Vista la nota precedente,

Decreto:

1.° Créase la Subdelegacion Marítima de Rio-Bueno dentro del territorio de la Gobernacion de Valdivia. La capital será el puerto de Rio-Bueno.

2.° Los límites de esa subdelegacion, serán: por el norte, el paralelo de la boca del Rio-Bueno, i al sur, el de la caleta de Güeyusco.

3.° La subdelegacion será servida por un subdelegado, que desempeñará al mismo tiempo las funciones de práctico, con el sueldo anual de quinientos pesos, un patron de bote, con doscientos pesos al año i cuatro marineros, con ciento noventa i dos pesos anuales cada uno.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Ignacio Zenteno.

---

130. Límites de las subdelegaciones marítimas de Lota i Coronel.—Se fija la línea de separacion entre las subdelegaciones marítimas de Lota i Coronel.

Santiago, 24 de Marzo de 1877.

Visto el anterior espediente,

Decreto:

La línea de separacion de las subdelegaciones marítimas de Lota i Coronel será en lo sucesivo el paralelo 37°03' que corta por mitad la parte de la costa llamada de Playa Blanca.

La latitud referida corresponde al plano del Almirantazgo ingles núm. 1286, hoja VI, edicion de 1874.

Queda sin efecto el art. 7.° del decreto de 11 de Julio de 1870, en la parte contraria al presente.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

José Alfonso.

---

131. Límites de la subdelegacion marítima de Blanco Encalada.—Se fijan los límites de la subdelegacion marítima de este nombre.

Santiago, 3 de Octubre de 1877.

Vistos los antecedentes que preceden,

Decreto:

Los límites de la subdelegacion marítima de Blanco Encalada serán:

Por el norte, el límite setentrional de la República,

Por el sur, la punta de Rincon, situada en la latitud 24° 57' 10" que la dividirá de la subdelegacion de Taltal, dejando comprendida en ésta todas las ensenadas de la bahía del Paposo.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

Belisario Prats.

---

132. Subdelegacion marítima de Blanco Encalada.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Atacama.

Santiago, 30 de Noviembre de 1877.

Créase la subdelegacion marítima de Blanco Encalada, con los límites fijados por decreto fecha 3 del mes próximo pasado.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

Manuel García de la Huerta.

---

133. Gobernaciones marítimas de Tarapacá i Antofagasta.—Se divide el litoral del norte comprendido entre Quebrada de Camarones i el paralelo del grado 24 en dos gobernaciones con las subdelegaciones que se indican.

Santiago, 11 de Mayo de 1880.

Vista la precedente nota, i conviniendo regularizar el servicio marítimo en el litoral del norte comprendido entre el paralelo de 24° i la Quebrada de Camarones, establécense provisoriamente en dicho litoral, para los efectos de ese servicio, las divisiones que se espresan en los siguientes artículos:

Art. 1.° El litoral del norte comprendido entre la Quebrada de Camarones i el paralelo de 24° se dividirá por ahora en dos gobernaciones marítimas que se denominarán Tarapacá i Antofagasta.

Art. 2.° La gobernacion marítima de Tarapacá comprenderá la costa que se estiende desde la Quebrada de Camarones hasta la embocadura del rio Loa, i tendrá por capital el puerto de Iquique, residencia del gobernador marítimo.

Art. 3.° La espresada gobernacion se subdividirá en las seis siguientes gobernaciones marítimas:

Subdelegacion de Pisagua.—Limitará al norte por la Quebrada de Camarones, i se estenderá al sur hasta la punta meridional que forma la caleta de Junin. Su capital será el puerto de Pisagua.

Subdelegacion de Mejillones del Norte.—Limitará por el norte con la subdelegacion precedente, i se estenderá hasta la punta sur que forma la caleta Colorada. Su capital Mejillones del Norte.

Subdelegacion de Iquique.—Limitará por el norte con la subdelegacion anterior i se estenderá por el sur hasta la punta meridional de la Caleta de Chucumata. Su capital, el puerto de Iquique, que tambien lo es de toda la gobernacion.

Subdelegacion de Patillos.—Se estenderá desde el límite austral de la subdelegacion anterior hasta la punta Patache. Su capital Patillos.

Subdelegacion de Pabellon de Pica.—Limitará por el norte con la subdelegacion precedente, i se estenderá hasta la punta formada por los bajos de Chomache. Su capital, Pabellon de Pica.

Esta subdelegacion comprende ademas las guaneras de Punta Lobos, situadas siete millas al sur de Pabellon de Pica.

Subdelegacion de Huanillos.—Tendrá por límite norte la punta i bajos de Chomache, i se estenderá por el sur hasta la embodura del rio Loa. Su capital, el puerto de Guanillos.

Art. 4.° La gobernacion marítima de Antofagasta se estenderá desde la embocadura del rio Loa hasta el paralelo de 24°, i tendrá por capital el puerto de su mismo nombre.

Art. 5.° La espresada gobernacion se subdividirá en las cuatros siguientes subdelegaciones marítimas:

Subdelegacion de Tocopilla.—Limitará al norte con el rio Loa i al sur por la punta Blanca. Su capital, el puerto de Tocopilla

Subdelegacion de Cobija.—Se estenderá desde la punta Blanca por el norte hasta punta Tames por el sur, i tendrá por capital el puerto de Cobija.

Subdelegacion de Mejillones del Sur.—Limitará con la anterior en punta Tames, i se estenderá al sur hasta el morro de Jeorjino. Su capital, Mejillones del Sur.

Subdelegacion de Antofagasta.—Se estenderá desde el morro Jeorjino hasta el paralelo de 24°, i tendrá por capital el puerto de Antofagasta, que lo es tambien de toda la gobernacion del mismo nombre.

Art. 6.° En todas las subdelegaciones del litoral mencionado, e interin no se dicten disposiciones especiales, rejirán provisionalmente las leyes i reglamentos jenerales de la República referentes al servicio marítimo.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

José Antonio Gandarillas.

---

134. Subdelegacion marítima de Valdivia.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Valdivia.

Santiago, 4 de Mayo de 1882.

En vista de los antecedentes adjuntos,

Decreto:

1.° Créase en la Gobernacion Marítima de Valdivia una Subdelegacion Marítima que llevará este mismo nombre i cuya capital será la ciudad así llamada.

2.° Su jurisdiccion se estenderá por los rios Valdivia, Cruces, Calle-Calle, Angachilla i Futa hasta el punto estremo en que alcance la influencia de las mareas, quedando separada de la del Corral por el estero de la Ensenadilla, la parte oriental de la isla de San Francisco, la línea que va de la estremidad sur de esta isla a La Cantera i el rio de este nombre hasta su confluencia con el Futa.

3.° Queda derogado el decreto de 11 de Julio de 1870 en lo que sea contrario al presente.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

Cárlos Castellon.

Nota.—Insertamos la siguiente comunicacion del Ministerio de Marina sobre la conveniencia de establecer una subdelegacion marítima en la Isla de la Mocha.

Santiago, 16 de Mayo de 1890.

El Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de puertos, a quien se pidió informe sobre la conveniencia de establecer una subdelegacion marítima en la isla de la Mocha, ha pasado el siguiente dictámen a la Comandancia Jeneral de Marina:

«Señor Comandante Jeneral: En la nota dirijida al señor Ministro de Marina por el Ministro Residente de S. M. B. i en la comunicacion de los señores Williamson Balfour i Cª, se trata de dos puntos principales:

«1.° Proceder irregular observado por el arrendatario de la isla de la Mocha i su administrador, con ocasion del naufrajio de la barca inglesa *Balmore* en la costa de la citada isla;

«2.° Conveniencia de establecer una subdelegacion marítima en la isla de la Mocha.

«Aunque solo se me pide dictámen sobre este último punto, ámbos están ligados de tal suerte que, para mejor resolucion de V. S., me veo en el caso de estudiar uno i otro.

«Los artículos 635 i 636 del Código Civil disponen que la persona que tenga conocimiento de un naufrajio lo comunique a la autoridad competente, asegurando entre tanto los efectos que sea posible salvar para que se restituyan por la autoridad a los que de derecho corresponda, mediante el pago de las espensas i la gratificacion de salvamento.

«El artículo 638 del mismo Código dice que la gratificacion de salvamento se fijará por la autoridad competente, segun las circunstancias i que nunca pasará de la mitad del valor de las especies. Pero si el salvamento se hiciese bajo las órdenes de la autoridad pública i dirijido por ésta, se restituirán las especies a los interesados mediante el abono de las espensas, sin gratificacion de salvamento.

«El artículo 132 de la lei de Navegacion establece que las autoridades

marítimas son las llamadas preferentemente a prestar los auxilios necesarios en caso de naufrajio.

«A falta del capitan, de los ajentes de seguro o del sobrecargo, incumbe a la autoridad marítima dirijir las operaciones del salvamento i en todo caso dictar las medidas necesarias para la seguridad de las personas i objetos salvados.

«En defecto de la autoridad marítima para salvar i resguardar los objetos náufragos, en los casos en que debe sustituirse al capitan de la nave i consignatario de ella o del cargamento, serán hábiles los funcionarios públicos a quienes se denuncie el siniestro ocurrido en el distrito de su cargo.

«De las disposiciones citadas se desprende que no habiendo autoridad marítima en la isla de la Mocha, la autoridad administrativa ha debido hacer sus veces i en todo caso ayudar i proporcionar las facilidades requeridas al salvamento.

«El conocimiento que esta Direccion tiene de la rejion en que ha tenido lugar el naufrajio que motiva este informe, le permite suponer que la autoridad local está representada por el arrendatario o administrador de la isla, i en tal caso estaba obligado a prestar el auxilio pedido, sin derecho a exijir gratificacion de salvamento, pudiendo solo percibir el costo de las espensas.

«Lo que dejo espuesto ha tenido por principal objeto manifestar que no existiendo autoridad marítima en una localidad, es la autoridad administrativa la llamada a sustituirla en casos como el de que me ocupo.

«Ahora bien, las autoridades marítimas se nombran para lugares en que haya tráfico constante de naves; no porque suelen ocurrir naufrajios en algunos puntos de nuestra costa se han de constituir en subdelegaciones marítimas. Si se adoptara este principio habria que designar autoridad marítima para muchos otros lugares de nuestro estenso litoral.

«Se ve, pues, que no hai razon bastante poderosa para establecer una subdelegacion marítima en la isla de la Mocha, que por otra parte no ofrece mas que surjideros indiferentes.—Valparaiso, 10 de Mayo de 1890».

Lo que trascribo a US. para completar la primera contestacion de este Departamento al oficio de US. de 15 de Abril último.

Dios guarde a US.

J. Velazquez.

Al señor Ministro de Relaciones Esteriores.

---

135. Subdelegacion marítima de Isla de Pascua.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dependiente de la gobernacion de Valparaiso.

Santiago, 29 de Noviembre de 1890.

Haciendo uso de la atribucion que me confiere la lei de 30 de Agosto de 1848,

Decreto:

1.° Créase una Subdelegacion Marítima en la Isla de Pascua, cuya jurisdiccion se estenderá a las costas i a los mares de la citada isla, i dependerá de la Gobernacion Marítima de Valparaiso.

2.° Nómbrase subdelegado marítimo de la mencionada isla al sarjento mayor graduado de ejército don Roberto Mac-Cutcheon

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

José F. Gana.

---

136. Subdelegacion marítima de Caleta Buena.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre, dependiente de la gobernacion de Tarapacá.

Santiago, 28 de Diciembre de 1894.

En vista del oficio que precede i de lo dispuesto en el artículo 4.° de la lei de 30 de Agosto de 1848,

Decreto:

Créase una subdelegacion marítima en Caleta Buena, con los límites que tiene la subdelegacion civil del mismo nombre, i dependiente de la Gobernacion Marítima de Tarapacá.

Tómese razon, rejístrese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

C. Rivera Jofré.

---

137. Subdelegacion marítima de Tocopilla.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Antofagasta.

Santiago, 30 de Enero de 1895.

En vista de la nota adjunta i de la autorizacion que confiere el artículo 4.° de la lei de 30 de Agosto de 1848,

Decreto:

Créase una subdelegacion marítima en Tocopilla, dependiente de la Gobernacion Marítima de Antofagasta, i cuyos límites serán los de la subdelegacion civil de su mismo nombre.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

C. Rivera Jofré.

---

138. Subdelegacion marítima de Quiriquina.—Se crea la subdelegacion marítima de este nombre dentro de la gobernacion de Concepcion.

Santiago, 14 de Setiembre de 1896.

En vista del oficio que antecede i de la autorizacion que me confiere el artículo 4.° de la lei de 30 de Agosto de 1848,

Decreto:

1.° Créase la subdelegacion marítima de la isla de Quiriquina, dependiente de la gobernacion marítima de Concepcion i cuyos límites serán los mismos que tiene la referida isla.

2.° Nómbrase subdelegado marítimo de la isla de Quiriquina a don José Garreton.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Luis Barros Borgoño.

---

139. Dotacion de las gobernaciones i subdelegaciones marítimas.—Se fija la dotacion de las referidas oficinas.

Santiago, 28 de Enero de 1888.

En vista de estos antecedentes,

Decreto:

1.° La dotacion de las gobernaciones i subdelegaciones marítimas que se espresan será la siguiente:

Gobernacion marítima de Tarapacá.—Iquique

Un jefe de marina.
Un escribiente.
Un guardian segundo.
Un patron de bote.
Seis marineros primeros.

Subdelegacion marítima de Pisagua

Un jefe de marina.
Un patron de bote.
Cuatro marineros primeros.

Gobernacion marítima de Antofagasta

Un jefe de marina.
Un escribiente.
Un guardian segundo.
Cinco marineros primeros.

Gobernacion marítima de Atacama.—Caldera

Un jefe de marina.

Un escribiente.
Un marinero primero.
Cuatro marineros segundos.

Gobernacion marítima de Coquimbo

Un jefe de marina.
Un escribiente.
Un marinero primero.
Cuatro marineros segundos.

Gobernacion Marítima de Valparaiso

Un jefe de marina.
Dos ayudantes del cuerpo de la Armada.
Un escribiente.
Dos guardianes primeros.
Dos patrones de bote.
Dos aprendices mecánicos.
Dos carboneros.
Catorce marineros primeros.

Gobernacion marítima de Maule.—Constitucion

Un jefe o piloto de la Armada.
Un escribiente.
Un marinero segundo.
Cuatro grumetes.

Gobernacion marítima de Concepcion.—Talcahuano

Un jefe de marina.
Un escribiente.
Un marinero segundo.
Cuatro grumetes.

Subdelegacion marítima de Coronel

Un jefe o piloto de la Armada.
Un marinero segundo.
Cuatro grumetes.

Subdelegacion marítima de Lota

Un jefe o piloto de la Armada.
Un marinero segundo.
Cuatro grumetes.

Subdelegacion marítima de Lebu

Un jefe o piloto de la Armada.
Un marinero segundo.
Cuatro grumetes.

Boca de Rio Imperial

Un práctico i subdelegado marítimo.
Un marinero segundo.
Tres grumetes.

Gobernacion marítima de Valdivia.—Corral

Un jefe o piloto de la Armada.
Un marinero segundo.
Cuatro grumetes.

Subdelegacion marítima de Rio Bueno

Un práctico i subdelegado marítimo.
Un marinero segundo.
Tres grumetes.

Gobernacion marítima de Llanquihue.—Puerto Montt

Un jefe o piloto de la Armada.
Un marinero segundo.
Cuatro grumetes.

Gobernacion marítima de Chiloé.—Ancud

Un jefe de marina.
Un escribiente.
Un marinero primero.
Seis marineros segundos.

Subdelegacion marítima de Guaitecas i Chonos.—Melinca

Un piloto de la Armada.
Un marinero segundo.
Tres grumetes.

2.° Los sueldos i la racion de la Armada que corresponde a los individuos espresados se pagará a contar del 1.° del presente mes.

Rejístrese, tómese razon i comuníquese.

BALMACEDA.

M. García de la Huerta.

---

140. Memorias anuales de las autoridades marítimas de la República.—Se ordena se deben manifestar los emolumentos que hubieren percibido por derecho de practicaje, de rol i de enganche de marineros.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA

Valparaiso, 19 de Diciembre de 1887.

Con esta fecha he espedido la siguiente resolucion:

«3.ª Seccion.—Núm. 407.—He acordado i decreto:

En las memorias anuales que las autoridades marítimas de la República deben remitir a esta Comandancia Jeneral, cuidarán de manifestar los emolumentos que hubieren percibido por derechos de practicaje, de rol i de enganche de marineros, espresando la forma en que dichos emolumentos han sido repartidos.

Anótese, circúlese por la Direccion de faros i capitanías de puertos e insértese en el *Manual del Marino.*»

Lo que trascribo a US. para su conocimiento i fines que se indican.

Dios guarde a US.

L. URIBE O.

Al señor Ministro de Marina.

---

141. Memorias anuales de las autoridades marítimas de la República.—Instrucciones sobre los datos que deben contener las espresadas memorias.

Santiago, 10 de Jul' de 1894.

El Director de la Oficina Hidrográfica, por oficio de 22 de Junio próximo pasado, me dice lo siguiente:

«Hasta el presente las memorias que pasan anualmente los gobernadores i subdelegados marítimos de los diversos puertos de la República, al Ministerio de US., no contienen, por lo jeneral, otro dato que el tolenaje total que entra i sale de ellos en cada año; dato que, si bien es de gran utilidad para la estadísti-

ca marítima del pais i da a conocer la importancia de cada localidad, no da ninguna luz en favor de la navegacion de esos mismos lugares. En tal virtud i creyendo esta oficina de utilidad para la navegacion de nuestro estenso litoral tener datos fidedignos acerca de los recursos i facilidades que los buques puedan encontrar en cada puerto, me permito insinuar a US. la conveniencia de que esas memorias, ademas de los datos apuntados, debieran contener los siguientes:

1.° Número de muelles que existen i su objeto; i, a falta de éstos, las facilidades para el embarque i desembarque de mercaderías.

2.° Luces que se encienden a la llegada de los vapores, su posicion, carácter i alcance.

3.° Recursos de víveres, aguada, carbon i demas elementos para la provision de las naves.

4.° Peligros que pueden haber en la bahía i medios de evitarlos al tomar el fondeadero.

5.° Boyas de amarra i valizas existentes, o si han desaparecido.

6.° Productos principales que se esportan i los que constituyen la principal fuente del comercio.

7.° Aumento o decadencia de la poblacion o del comercio i nuevas industrias que se implanten en ellos.

I en jeneral todos los datos nuevos que sirvan para dar a conocer cualquier peligro qne se descubra i que pueda entrabar la seguridad de los buques en ellos, como bajos, rocas, boyas nuevas que se instalen, o desaparicion de islas.

Convendria que los datos urjentes, luces, peligros, etc. se comunicaran directamente a la oficina.

Como US. comprenderá, con tal medida, tanto el Supremo Gobierno, como las autoridades superiores de la marina, tendrán datos exactos acerca de las necesidades que conviene remediar con mas urjencia i esta oficina tendrá cabal conocimiento de las innovaciones que se hicieren en cada puerto para darlas a conocer a los navegantes con su debida oportunidad. US., sin em-

bargo, se servirá resolver sobre este asunto lo que creyere mas conveniente.»

Lo que trascribo a US. para su conocimiento i a fin de que se sirva disponer que en lo sucesivo las gobernaciones i subdelegaciones marítimas remitan los datos a que se refiere el oficio inserto, a partir desde la próxima memoria.

Dios guarde a US.

S. ALDUNATE B.

Al Comandante Jeneral de Marina.

Nota.—Insertamos la siguiente comunicacion relativa al deslinde de atribuciones de las diversas autoridades.

Santiago, 26 de Marzo de 1888

MINISTERIO DE MARINA

Se ha recibido en este Ministerio la trascripcion del decreto espedido por US. concediendo un mes de licencia, por motivos de enfermedad, al gobernador marítimo de Arica, capitan de corbeta, don Carlos Krugg, i debo significarle a US., desde luego, que aquel decreto recibió la aprobacion suprema solo porque se tuvo en cuenta que se trataba de un hecho consumado, pues que dicho jefe se encontraba ya en el Departamento.

Casi considera inoficioso este Departamento recordar a US. las disposiciones vijentes en la materia cuando ellas han sido objeto de repetidas circulares del Ministerio del Interior i del de mi cargo, en las cuales se ha dejado claramente deslindado el papel que corresponde a los intendentes i gobernadores en órden a la dacion de licencias a los empleados públicos; pero ya que dichas disposiciones no tienen todavía su aplicacion rigorosa, creo conveniente llamar la atencion de US. sobre el particular.

El artículo 12 de la lei de Réjimen Interior autoriza a los intendentes de provincia para conceder hasta un mes de licencia a los empleados públicos; pero *únicamente «en casos urjentes en que el empleado que solicita la licencia no tenga tiempo para ocurrir al Presidente de la República»* como lo dice testualmente la lei.

Ahora bien, ¿se encontraba el capitan Krugg en una situacion tal que no pudiera ser atendido debidamente en Arica en donde tiene su residencia habitual i en cuyo lugar hai amplios medios de asistencia profesional?

I suponiendo que hubiera habido conveniencia para él en pasar a otro clima o en ver otros facultativos ¿la urjencia investía tal carácter que no era posible esperar el resultado de una consulta telegráfica hecha por US. a este Ministerio?

Evidentemente que nó.

Fuera de lo espuesto, tócame llamar la atencion de US. hácia las facultades que tiene la Comandancia Jeneral de Marina sobre los gobernadores marítimos.

El territorio marítimo de la República forma un solo Departamento, por lei de 30 de Agosto de 1848, bajo la direccion i mando de la Comandancia Jeneral de Marina, de manera que todo lo que a él atañe debe estar bajo la dependencia esclusiva de dicha autoridad.

La lei de Réjimen Interior no ha derogado las disposiciones de la recordada lei por tratarse en ella de un servicio especial sometido tambien a las leyes i reglamentos especiales.

Deben entónces los intendentes i gobernadores dejar a la Comandancia Jeneral de Marina la direccion absoluta del ramo del servicio público que le está encomendado i limitarse a poner en su conocimiento las observaciones que le sujiera la conducta funcionaria de las autoridades marítimas i las reformas que a su juicio convenga introducir.

Dios guarde a US.

M. Garcia de la Huerta.

Al Intendente de Tacna.

La siguiente se refiere a atribuciones de las autoridades marítimas segun el reglamento de 5 de Octubre de 1887.

Santiago, 7 de Junio de 1889.

El Fiscal de Hacienda, informando a este Ministerio sobre el contenido de la nota de US. de 11 de Mayo último, número 392, seccion 3.ª, dice lo siguiente:

«La Gobernacion Marítima de Valparaiso, por la nota que precede, consulta a US., por conducto del Comandante Jeneral de Marina, sobre si está dentro de sus atribuciones el haber requerido a la Compañía Nacional de Remolcadores para que prestase los ausilios que fueran necesarios a la fragata británica *Theophane*, que se hallaba insegura durante el temporal de la noche del 8 del actual, servicio que se negó a prestar dicha Compañía, segun la nota que al efecto pasó, i en la cual protesta de no estar obligada a dicha exaccion de servicios; i si la referida Compañía está exenta o nó, como ella lo sostiene, de la obligacion aludida que le impone el Reglamento jeneral de policía marítima de 5 de Octubre de 1887. Concluye tambien solicitando que se dicte alguna resolucion acerca de la parte de accion que le corresponde en la emerjencia de que hace mérito.

El artículo 132 de la lei de Navegacion hace responsables a las autoridades marítimas en los casos de neglijencia o falta de voluntad para cumplir

con la obligacion en que se encuentran de prestar ausilios a las naves que se hallan en peligro; i el 35 del referido Reglamento de policía, confirmando lo dispuesto en aquel, establece la misma responsabilidad de las autoridades marítimas en los casos ya citados.

Para descartar de esa responsabilidad, el artículo 36 del mismo Reglamento faculta a dichas autoridades para que puedan requerir a todas lss naves surtas en el puerto, así como a los vapores remolcadores i embarcaciones fleteras para prestar al que los necesite todos los ausilios posibles de remolques, cadenas, espías, etc., para conjurar el peligro que corrieren, bajo la pena de 20 a 100 pesos de multa.

El gobernador marítimo de Valparaiso ha tenido perfecto derecho, fundado en el artículo últimamente mencionado, para exijir de la Compañía de Remolcadores el servicio que se le indicó, i por el hecho de haberse negado ésta, incurrió en la sancion que esa disposicion establece.

Lo que sí no encuentra justificado este Ministerio con las disposiciones legales, es el haber impuesto a la referida Compañía la multa de 50 pesos, pues esa autoridod carece de atribuciones para imponer por sí pena alguna en el presente, caso, toda vez que, segun el artículo 1.º de la lei de 15 de Octubre de 1875, la facultad de conocer de las causas civiles i criminales, de juzgarlas i de hacer ejecutar lo juzgado, pertenece esclusivamente a los tribunales que ella establece.

Por manera que el procedimiento correcto que ha debido emplear la Gobernacion marítima es el de dar cuenta de lo que ocurra, en el caso concreto de que se trata, a la justicia ordinaria para que proceda con arreglo a la lei.

En cuanto al papel o rol que debe desempeñar esa autoridad; este Ministerio cree que está espresamente determinado en los artículos ántes citados, i que no hai necesidad de dictar resolucion alguna sobre el particular.

Con lo espuesto cree el infrascrito haber dejado debidamente evacuada la vista que se le pide por el decreto que precede».

Lo que trascribo a US. en contestacion a su referido oficio, i a fin de que la precedente vista fiscal sirva de regla de conducta a las autoridades marítimas de la República.

Dios guarde a US.

J. M. VALDES CARRERA.

Al Comandante Jeneral de Marina.

I finalmente la siguiente que versa sobre atribuciones de las autoridades marítimas en relacion con los Tribunales de justicia.

Santiago, 7 de Junio de 1889.

Seccion 2.ª Núm. 439.—El Fiscal de Hacienda, informando a este Ministerio sobre el asunto a que se refiere el oficio de US. de 15 de Mayo último, núm. 403, seccion 1.ª, dice lo siguiente:

«A virtud de una vista dirijida por el gobernador marítimo de Chiloé a la Comandancia Jeneral de Marina, en que da cuenta del conflicto de jurisdiccion en que se encuentra con el juez letrado de Ancud en la aplicacion de algunos artículos de la lei de Navegacion de 24 de Junio de 1878, el Comandante Jeneral de Marina solicita que se recabe de quien corresponda una aclaracion que deslinde las atribuciones de las autoridades marítimas en relacion con los Tribunales de justicia ordinarios.

Este Ministerio, evacuando la vista que US. se ha servido pedirle en este negocio, cree que no es de la incumbencia del Supremo Gobierno dictar semejante aclaracion, tanto mas cuanto que las disposiciones legales a que se refieren ámbos funcionarios son claras i terminantes.

Dicha lei establece las penas en que incurren los individuos pertenecientes a la marina mercante en el ejercicio de su profesion, i en unos casos se limita a designarlas i en otros indica, como en el artículo 78, el funcionario a quien compete el conocimiento i el deber de hacer efectivas las penas por las faltas que, con toda precision, determina.

Esta disposicion es una escepcion al principio jeneral establecido en la lei orgánica de tribunales, i aquella, como posterior a ésta, debe prevalecer, en órden al tribunal a quien corresponde conocer de ciertos i determinados asuntos que la referida lei de Navegacion menciona.

Es evidente que en los casos que ésta no atribuye espresamente a las autoridades marítimas o a los cónsules el conocimiento i castigo de las faltas que se cometen a bordo de las naves chilenas, los Tribunales de justicia ordinarios son llamados a entender en ellos, i éstas están en el deber de prestar su atencion tan pronto como sean requeridas para ello, i se consideren competentes.

Pero si éstas se desentienden de su deber porque lo aprecien de distinto modo, o porque desconozcan en absoluto la jurisdiccion que da a las autoridades marítimas la espresada lei de Navegacion en los casos que ella indica, debe formarse por una o por otra autoridad la debida competencia, elevando los antecedentes, o dando cuenta, si éstos no existieran, al tribunal que corresponde conocer en ella, i que en este caso seria la Corte Suprema segun lo dispuesto en el inciso 1.º del artículo 255 de la lei orgánica de tribunales, ya que las autoridades marítimas son llamadas por la ya tantas veces citada lei de Navegacion a desempeñar el papel de jueces.

Tal seria el único procedimiento que podria observarse dentro de nuestras disposiciones legales, i este seria el que debiera aconsejarse que siguiese en el caso a que se refieren los dos mencionados funcionarios en sus citadas notas, pues él deja a cada autoridad obrando dentro de sus atribuciones, i el conflicto que en su ejercicio se suscitare vendrá a resolverlo aquella a quien la lei se lo encarga que lo haga».

Lo trascribo a US. para su conocimiento i fines a que haya lugar.

Dios guarde a US.

J. M. VALDES CARRERA.

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

142. Enganche de marineros chilenos en buques estranjeros.—Se dicta el reglamento respectivo.

Reglamento de enganche de marineros chilenos en buques estranjeros

Santiago, 16 de Enero de 1860.

En consideracion al abandono en que quedan en playas estranjeras ciudadanos chilenos que, como marineros o en otros destinos, entran a servir en nuestros puertos en buques con bandera estranjera, a consecuencia de la falta de formalidades con quien entran a prestar sus servicios bajo tales banderas, quedando por el hecho fuera de la proteccion inmediata del Gobierno, i por la ausencia de formalidades, fuera tambien de la accion eficaz del Cuerpo Consular de Chile; en la necesidad de precaver por todos los medios posibles los males resultantes de tales causas i de evitar al Tesoro gastos de repatriacion de marineros, aun en los casos difíciles de comprobar, de la nacionalidad verdadera de los que pretenden acojerse en la última estremidad, bajo la proteccion consular,

He acordado i decreto:

Art. 1.° Todo chileno que en los puertos de la República entre a servir en buque estranjero, lo hará mediante un contrato celebrado con la autoridad marítima del puerto.

Art. 2.° Dicho contrato contendrá precisamente la cláusula del mantenimiento del chileno en el puerto del destino del buque hasta su repatriacion, i de la repatriacion misma, afianzado todo por el consignatario del buque a satisfaccion de la autoridad marítima.

Art. 3.° Dicha fianza quedará cancelada por la presentacion de un certificado espedido por el Cónsul de Chile en el puerto del destino del buque, en que conste el cumplimiento de las condiciones o la voluntad del chileno de permanecer en el estranjero. Si no hubiese Cónsul en el puerto del destino del buque i lo hubiere en algun otro puerto inmediato del mismo pais, servirá el certificado que este Cónsul espidiere.

Si no hubiere Cónsul en uno ni otro punto, servirá el certificado del Cónsul de alguna otra nacion amiga.

Art. 4.° El contrato ordenado por el art. 1.° se estenderá por duplicado, i en ámbos ejemplares recabará el consignatario del buque el sello i Visto Bueno del Cónsul del pais adonde va el buque, a fin de dar al contrato fuerza legal en dicho pais.

De estos dos ejemplares, así visados i sellados, se entregará uno al chileno contratado, i el otro se depositará en la oficina de la autoridad marítima, ante la cual se celebró el contrato, para póder hacer efectiva la fianza del consignatario al cumplimiento del mismo.

Art. 5.° Ningun chileno podrá ser embarcado en buque bajo bandera estranjera, sino mediante el cumplimiento de las condiciones que impone el presente decreto; i todo embarco de chileno hecho de otra manera en buque estranjero, se reputará como ilegal i sujeto el consignatario del buque, o la casa que lo haya despachado, a la multa de cien pesos por cada chileno ilegalmente embarcado, mas los daños i perjuicios que de dicho embarque resulten.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Manuel García.

143. Oficinas de enganche.—Se dicta el reglamento jeneral para las oficinas de enganche de marineros de la República.

Santiago, 19 de Marzo de 1868.

He acordado i decreto el siguiente

Reglamento para las oficinas de enganche de marineros de la República

Art. 1.° En cada uno de los puertos capitales de gobernaciones o subdelegaciones marítimas en que, a juicio de la Comandancia Jeneral de Marina, lo demanden las necesidades del servicio se establecerá una oficina de enganche de marineros destinada a proveer a los buques de guerra i mercantes nacionales, de los oficiales de mar i marineros que necesiten para componer sus equipajes.

Art. 2.° Estas oficinas dependerán de las intendencias en cuyo territorio se establezcan.

Art. 3.° Cada oficina tendrá para su servicio los siguientes empleados:

Un jefe administrador, que lo será el gobernador o subdelegado marítimo del puerto;

Un oficial cajero, que hará de escribiente;

Un cabo de matrícula, para la adquisicion de los marineros que la oficina debe suministrar a los buques.

El primero gozará de un sesenta por ciento de las entradas líquidas de la oficina, no excediendo de mil doscientos pesos al año.

El segundo de un veinticinco por ciento, no excediendo de seiscientos pesos anuales.

El tercero de un diez por ciento, no excediendo de trescientos pesos anuales.

Art. 4.° El oficial cajero i el cabo de matrícula serán nombrados por el intendente respectivo, a propuesta del administrador.

Art. 5.° El oficial cajero rendirá una fianza a satisfaccion del intendente para responder por los fondos que administra. El monto de esta fianza lo determinará dicho funcionario.

Art. 6.° Cada oficina llevará los siguientes libros:

Un rejistro en que se inscribirá el nombre de cada marinero que se presente en la oficina para embarcarse o desembarcarse; como asimismo su edad, lugar del nacimiento, tiempo i clase en que se haya servido, conducta i aptitudes que hubiere observado a bordo, segun los informes de los respectivos capitanes, i demas particularidades que constituyen su filiacion;

Un libro copiador de los contratos que se celebren;

Otro de las papeletas de desembarco, con las anotaciones de conducta i aptitudes;

Un libro mayor de caja;

Un libro diario;

Un copiador de oficios.

Para el ajuste de marineros, la oficina tendrá papeletas en blanco conforme al modelo.

Art. 7.° Cada oficina tendrá un sello especial con la siguiente inscripcion: en la parte superior, Oficina de enganche de marineros; en la inferior el nombre del puerto i en el centro una ancla. De este sello usará en todos los escritos oficiales que lo requieran.

Art. 8.° Los deberes i atribuciones de cada oficina serán:

1.° Facilitar los hombres de mar que se le pidan para los buque de guerra i mercantes nacionales surtos en el puerto, prefiriendo en todo caso a los primeros;

2.° Intervenir i estender los contratos que deben celebrarse entre la jente de mar que se enganche por su conducto i los capitanes respectivos;

3.° Representar a los marineros de los buques mercantes en los contratos en que hubieren intervenido, siempre que entre ellos i el capitan hubiere diferencia con relacion al contrato.

En las cuestiones a que se refiere este último inciso, resolverá

breve i sumariamente el gobernador o subdelegado marítimo, segun corresponda.

Art. 9.° A todo marinero que se inscriba se le dará una libreta en que conste el número que le corresponda en el rejistro i demas particularidades que se han mencionado: la libreta llevará la firma del jefe i el sello de la oficina.

Art. 10. Cada oficina, ántes de contratar un marinero, se cerciorará de sus aptitudes i competencia para desempeñar la clase que pretenda, ya sea por medio de la papeleta u otros documentos que posea el marinero, ya por el conocimiento que la misma oficina tenga de la jente de mar.

Art. 11. En el acto de contratarse para un buque mercante, todo marinero depositará su libreta en la oficina para que sea entregada al capitan al firmarse el contrato. El capitan la devolverá al marinero a su desembarco, ajustándole sus haberes, i anotando previamente en ella sus aptitudes i la conducta que hubiese observado durante el viaje.

Art. 12. Será obligacion del jefe de la oficina entregar a la hora i dia que se le hubiere designado por los capitanes, la jenje de mar que haya sido ya contratada por su conducto, debiendo, caso que faltare algun marinero, reemplazarlo a la mayor brevedad, para lo cual practicará las dilijencias necesarias.

Art. 13. Cada tres meses el administrador pasará a la intendencia respectiva dos ejemplares de estado jeneral del movimiento de la jente de mar que hubiere habido en su oficina, con todas aquellas circunstancias i particularidades de que convenga tener conocimiento para apreciar mejor estos datos.

Un ejemplar de dicho estado quedará en la misma intendencia i el otro se remitirá a la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 14. Los emolumentos de cada oficina consistirán: en un peso que pagará todo marinero que se embarque por su conducto, como remuneracion de los contratos i demas documentos que estienda la oficina; en cincuenta centavos que pagará e mismo marinero por una sola vez por la libreta; i en cincuenta

centavos mas por cada vez que lo represente en sus diferencias con el capitan.

Art. 15. Los fondos serán administrados por el oficial cajero, quien rendirá sus cuentas cada trimestre a la intendencia respectiva. Esta nombrará para que las examine a un oficial de la Tesorería Fiscal o tenencia de ministros del departamento, i decidirá sin ulterior recurso de cualquier reparo que se haga en ellas.

Art. 16. Los fondos que queden sobrantes despues de cubiertos los sueldos i demas gastos, se depositarán mensualmente en la Tesorería Fiscal o tenencia de ministros que corresponda.

Art. 17. Las casas de alojamiento de marineros que existan en los puertos en que se establezcan oficinas de enganche, están bajo la inspeccion del jefe administrador de cada oficina; i a fin de mantener el órden i moralidad en dichas casas, el mismo jefe formulará un reglamento para el efecto, el que será remitido al intendente respectivo para su aprobacion.

Art. 18. El mismo administrador velará especialmete porque ningun marinero sea admitido en las mencionadas casas sin que previamente haya presentado su correspondiente libreta, papeleta de desembarco o certificado de su cónsul visado por la oficina de enganche.

Art. 19. El dueño de la casa de alojamiento que reciba algun marinero sin los espresados requisitos, pagará una multa de veinticinco pesos o sufrirá una prision de diez dias.

Art. 20. En los puertos en que lo haya, se nombrará por la Intendencia un médico para que reconozca a todo marinero que pretenda embarcarse, i la oficina no contratará ningun hombre de mar sin el certificado del facultativo que acredite su robustez i buena salud. Los marineros que deban embarcarse en uno de los buques de guerra de la República seran examinados por el cirujano del mismo buque.

Art. 21. El médico que se nombre tendrá por toda remune-

racion por cada certificado que espida, cincuenta centavos, que serán pagados por el respectivo capitan.

Art. 22. Estas oficinas podrán proporcionar marineros a los buques de guerra i mercantes estranjeros que se hallen surtos en los puertos en que estén establecidos, siempre que sean solicitados por sus comandantes o cónsules respectivos.

Art. 23. Para el desempeño de sus funciones podrá el administrador solicitar los ausilios que necesite de la autoridad civil del puerto.

Art. 24. Todo individuo que enganche un hombre de mar por otro conducto que no sea el de estas oficinas, en los puertos que éstas se establezcan, sufrirá una multa de cincuenta pesos o una prision de treinta dias.

Art. 25. Los capitanes de los buques mercantes i los contadores de los de guerra, al solicitar marineros, depositarán en la oficina el socorro correspondiente a la clase en que deben contratarse dichos marineros, dándose por la oficina el correspondiente recibo.

Art. 26. El jefe administrador podrá hacer los gastos que demande el buen servicio de la oficina, con tal que éstos no excedan de quince pesos en cada trimestre; pero excediendo de esta cantidad necesitará autorizacion de la Intendencia respectiva, debiendo en todo caso rendir oportunamente cuenta instruida i documentada.

Art. 27. Las multas que se imponen por el presente reglamento ingresarán a fondos de la oficina, i cada tres meses se pasará una razon de ellas a la Intendencia para su publicacion.

Art. 28. Corresponde a la autoridad marítima del puerto imponer i hácer efectivas las multas i penas en que incurran los contraventores a las disposiciones de este reglamento.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 29. A la instalacion de estas oficinas cesarán en los puertos en que ellas se establezcan todas las particulares que

existen, cancelándoseles al efecto las licencias que se les hubieren concedido.

Art. 30. Se autoriza por una sola vez a los administradores para que puedan invertir las cantidades necesarias en la adquisicion de muebles i utensilios para el servicio de la oficina, previo presupuesto que aprobará la Intendencia respectiva.

Art. 31. El presente reglamento no rejirá en el puerto de Valparaiso, donde existe la oficina de enganche creada por decreto de 23 de Octubre de 1866.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

---

144. Oficina de enganche en Valparaiso.—Se dicta el reglamento para la oficina jeneral de enganche de marineros de Valparaiso.

Reglamento de la oficina jeneral de enganche de Valparaiso

Art. 1.° La oficina jeneral de enganche de marineros está destinada a proveer a los buques de guerra i mercantes nacionales i estranjeros, surtos en la bahía de Valparaiso, de los oficiales de mar i marineros que necesiten para componer sus respectivos equipajes.

Art. 2.° Esta oficina, que dependerá de la Comandancia Jeneral de Marina i estará bajo la inspeccion inmediata del gobernador marítimo, tendrá para su servicio los siguientes empleados:

Un jefe administrador.

Un oficial cajero.

Un id. interventor.

Un cabo de matrícula.

Art. 3.° El primero gozará de un 35 por ciento de las entradas líquidas, no excediendo de 2,000 pesos al año.

El segundo de un 25 por ciento, no excediendo de 1,500 pesos anuales.

El tercero de un 20 por ciento, no excediendo de 1,000 pesos su renta anual.

El cuarto de un 10 por ciento, no pasando su sueldo anual de 500 pesos.

Art. 4.° El administrador será nombrado por el Supremo Gobierno, i los demas empleados por la Comandancia Jeneral de Marina a propuesta del administrador.

Art. 5.° El oficial cajero rendirá una fianza de dos mil pesos, calificada por la Comandancia Jeneral de Marina para responder por los fondos que administre.

Art. 6.° Los deberes i atribuciones de la oficina serán en jeneral:

1.° Facilitar los hombres de mar que soliciten los buques para formar sus tripulaciones, prefiriendo en todo caso los de guerra.

2.° Intervenir, estender i autorizar los contratos que deben celebrarse entre la jente de mar que se enganche por su conducto.

3.° Representar a los marineros de los buques mercantes en los contratos en que hubiesen intervenido, siempre que entre ellos i el capitan hubiese diferencia con relacion al contrato.

En las cuestiones a que se refiere este último inciso, resolverá breve i sumariamente el gobernador marítimo, con apelacion al tribunal de comercio.

Art. 7.° Al contratar un individuo para la escuadra de la República, se le impondrá de las leyes penales, del término de su empeño i demas circunstancias que prescribe la Ordenanza para estos casos; todo lo cual se hará constar al pié de la filiacion del marinero contratado, lo que asignará o firmará éste ante dos testigos hábiles.

Este documento que se estenderá i autorizará por el interven-

tor, llevará el V.° B.° del administrador i se pasará orijinal a la mayoría jeneral del departamento.

Art. 8.° En los contratos que se estiendan para los buques mercantes, se espresará con toda claridad i precision el destino del buque, duracion del viaje, sueldos i ventajas que debe gozar cada marinero, si ha o no recibido socorro; racion que se suministre en puerto i en la mar i demas estipulaciones en que convengan las partes.

Estos contratos serán estendidos por el cajero, intervenidos por el interventor i visados por el administrador.

Art. 9.° Los contratos a que se refiere el Decreto Supremo de 16 de Enero de 1860, deberán celebrarse i estenderse en lo sucesivo ante la oficina jeneral, haciéndose visar estos documentos por el Cónsul de la nacion a que pertenezca el buque en que deba embarcarse el marinero, i los gastos que causen estas dilijencias serán satisfechos por el armador o capitan de la nave.

Art. 10. En el acto de contratarse un marinero, deberá depositar su libreta en la oficina para que acompañándola al contrato se remita i retenga a bordo hasta que el marinero haya cumplido su compromiso i obtenido su licenciamiento, i entónces se le devolverá anotándose préviamente en ella por el capitan las aptitudes i conducta que haya observado durante el viaje, la fecha del desembarque i si ha sido o no ajustado i pagado de sus haberes.

Art. 11. La oficina está obligada a entregar a la hora i dia que se le hubiese designado por la mayoría jeneral del departamento o por los capitanes mercantes la jente de mar que haya sido ya contratada por su conducto, debiendo, caso que faltase algun marinero, reemplazarlo a la mayor brevedad, para lo cual practicará las dilijencias necesarias.

Art. 12. La oficina, ántes de contratar un marinero, se cerciorará de sus aptitudes i competencia para desempeñar la clase que pretenda, ya sea por medio de la libreta u otros documentos que posea el marinero, ya por el conocimiento que la misma oficina tenga de la jente de mar.

Art. 13. Todo individuo que enganche o embarque algun hombre de mar por otro conducto que no sea el de la oficina jeneral, sufrirá una multa de cincuenta pesos o una prision de treinta dias, i en la misma pena incurrirá el capitan del buque nacional que reciba a su bordo algun marinero que no haya sido previa i debidamente contratado por la oficina.

Art. 14. Los emolumentos de la oficina consistirán en un peso que pagará todo marinero que se contrate por su conducto como remuneracion de los contratos i demas documentos que ella debe estender, i en cincuenta centavos que abonará el mismo marinero por una sola vez por la libreta de que ha de proveérsele, inscrito que sea en la matrícula de la jente de mar.

Art. 15. Siempre que la oficina tenga que intervenir en el ajustamiento i pago de las tripulaciones, o que represente a algun marinero en sus diferencias con el capitan, se abonará cincuenta centavos por individuo.

Art. 16. Los fondos serán administrados por el oficial cajero, quien rendirá sus cuentas cada trimestre a la Comandancia Jel neral de Marina, i ésta nombrará un oficial de la Tesorería Fisca- para que las examine, i decidirá sin ulterior recurso de cualquier reparo que se haga en ellas.

Art. 17. El examinador de cuentas gozará como remuneracion por este servicio de un 5 por ciento de las entradas líquidas, no excediendo de 300 pesos anuales, i debiendo desempeñar esta comision en horas que no sean las designadas para la asistencia a la Tesorería.

Art. 18. Los fondos que queden sobrantes despues de cubiertos los sueldos i demas gastos, se depositarán siempre que excedan de cien pesos en la Tesorería Fiscal.

Art. 19. Miéntras las entradas de la oficina no lleguen a 400 pesos mensuales, los fondos que queden sobrantes se distribuirán entre los empleados con arreglo al tanto por ciento que se prescribe en el artículo 3.°

Art. 20. La oficina llevará los siguientes libros:

Un rejistro en que se inscribirá el nombre i apellido de todo

hombre de mar que pretenda servir a bordo, con especificacion de lugar de su nacimiento, edad, buque en que haya servido, clase que haya desempeñado i demas particularidades que constituyan su filiacion.

Un libro de embarques en buques de guerra.

Un libro de embarques en buques mercantes.

Un libro jeneral de desembarques.

Un libro copiador de los contratos que se celebren.

Un libro mayor de caja.

Un libro diario.

Un libro copiador de oficios, i demas que sean necesarios para el buen servicio de la oficina.

Art. 21. A todo marinero que se inscriba se le dará por la oficina una libreta en que conste el número que le ha correspondido en el rejistro i demas circunstancias que se hubieren anotado en el mismo rejistro.

La libreta llevará la firma del administrador i sello de la oficina.

Art. 22. El comisario jeneral de la escuadra cuidará de pasar oportunamente a la oficina jeneral una relacion de las plazas que falten a bordo para que se proceda a su enganchamiento, recabando a la vez de quien corresponda i depositando en la misma oficina los fondos que sean necesarios para atender a las anticipaciones que se hagan con cargo a los individuos que se contraten.

Art. 23. Al solicitar marineros para los buques mercantes, se hará igual depósito por quien corresponda, dándose en uno i otro caso por el oficial cajero el recibo respectivo.

Art. 24. Cada tres meses el administrador pasará a la Comandancia Jeneral de Marina un estado del movimiento de la jente de mar que hubiese habido por la oficina, haciéndose en todas aquellas observaciones que sirvan para mejor apreciar esos datos.

Art. 25. La oficina tendrá un sello especial de la forma i con

la inscripcion que designe el Comandante Jeneral de Marina; i del cual usará en todos los actos oficiales que lo requieran.

Art. 26. Habrá un médico de puerto nombrado por el Comandante Jeneral de Marina para que reconozca todo marinero que pretenda embarcarse en caso que lo soliciten los capitanes respectivos.

Art. 27. Por cada marinero que reconozca, tendrá el médico de puerto por toda remuneracion cincuenta centavos que pagará el capitan.

Art. 28. El reconocimiento de los marineros destinados a la escuadra de la República, se hará por el cirujano mayor del departamento o por uno de los de la armada, i no podrán escusarse en ningun caso.

Art. 29. La oficina podrá proporcionar marineros a los buques de guerra i mercantes estranjeros siempre que sean solicitados por sus comandantes o cónsules respectivos.

Art. 30. Las casas de alojamiento de marineros están bajo la inspeccion del administrador de la oficina jeneral de enganches, quien las visitará con frecuencia para hacer cumplir en ellas las prescripciones del reglamento que las rije.

Art. 31. Al admitirse un marinero en estas casas, el administrador retendrá bajo su responsabilidad la libreta o papeleta de desembarco, i cuando el marinero vaya a embarcarse la entregará a la oficina de enganche para los fines que se previenen en el artículo 10.

Art. 32. El administrador podrá hacer los gastos que demanden el buen servicio de la oficina con tal que no excedan de 25 pesos en cada trimestre; pero excediendo de esta cantidad será con autorizacion de la Comandancia Jeneral de Marina, debiendo en uno i otro caso rendir cuenta instruida i documentada.

Art. 33. Las multas que se imponen por el presente reglamento ingresarán a fondos de caja de la oficina.

Art. 34. Corresponde al gobernador marítimo imponer i hacer efectivas las multas i penas en que incurran los contraventores a las disposiciones contenidas en este reglamento.

Art. 35. El presente reglamento será traducido al ingles frances, aleman e italiano, i el gobernador marítimo entregará un ejemplar a los buques que arriben al puerto en el acto de la visita.

Valparaiso, 11 de Febrero de 1873.

He acordado i decreto:

1.° Apruébase el precedente reglamento para la oficina jeneral de enganche de marineros de Valparaiso.

2.° Derógase el reglamento de la misma oficina dictado el 23 de Octubre de 1866.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Aníbal Pinto.

Nota.—Publicamos la siguiente comunicacion del Ministerio de Marina relativa a la vijencia de los reglamentos anteriores.

Santiago, 11 de Octubre de 1878.

He recibido lo nota de US. núm. 1590, acompañada de la consulta que eleva al gobernador marítimo de Chiloé, sobre si la oficina de enganche del puerto de Ancud, que administra a virtud del decreto de 19 de Mayo de 1868, es hábil para intervenir en los contratos que celebre el capitan de una nave estranjera con su tripulacion.

El reglamento de las oficinas de enganche, a que se refiere el gobernador marítimo, ha sido derogado por el artículo final de la lei de navegacion, i para dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en los artículos 45, 62 i 63 i otros de la misma lei, se decretará en poco tiempo mas el nuevo reglamento que está por terminarse.

Por otra parte, los contratos de la jente de mar se formalizarán, a falta de oficina de enganche, que es el caso a que se refiere el

gobernador marítimo, por instrumento público o privado; pero si la nave es estranjera, el convenio debe ajustarse a las prescripciones del decreto de 9 de Enero de 1860, miéntras no se dicte el reglamento de marina i enganche que establecerá oficinas especiales para formalizar dicha clase de contrato.

Lo que digo a US. en contestacion a su citada nota.

Dios guarde a US.

CORNELIO SAAVEDRA.

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

145. Enganche de marineros.—Se establece no debe exijirse reconocimiento médico sino cuando sea solicitado por el correspondiente capitan o comandante.

Santiago, 20 de Diciembre de 1884.

Miéntras se dicta el reglamento para las oficinas de enganche de marineros que prescribe la lei de 24 de Junio de 1878, no se exijirá, en virtud de lo dispuesto en el artículo 20 del reglamento de 19 de Mayo de 1868 i 23 de Octubre de 1866, el reconocimiento médico, sino cuando sea solicitado por el correspondiente capitan o comandante.

SANTA MARIA.

Cárlos Antúnez.

---

146. Enganche de marineros.—Se declara a quien compete la atribucion que indica el artículo 62 de la lei de Navegacion.

Santiago, 17 de Julio de 1894.

En vista de estos antecedentes,

Decreto:

Miéntras se dicta un Reglamento Jeneral para oficinas de enganche, la atribucion que confiere el artículo 62 de la lei de Nanavegacion a dichas oficinas, corresponderá a las autoridades marítimas.

Anótese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

S. Aldunate B.

---

147. Contratos de enganche de marineros.—Se declara qué autoridad marítima debe legalizarlos.

Santiago, 22 de Enero de 1895.

En vista de estos antecedentes i del decreto Supremo número 1,091, de 17 de Julio último,

Decreto:

Los contratos de enganche celebrados entre los capitanes i jente de mar deben legalizarse ante la autoridad marítima del puerto en que se encuentre la nave, i a la misma autoridad corresponderán los respectivos emolumentos.

Tómese razon, rejístrese, comuníquese, publíquese e insértese en el *Manual del Marino.*

MONTT.

C. Rivera Jofré.

---

148. Contratos de enganche de marineros.—Atribuciones de la autoridad que debe legalizarlos.

Santiago, 13 de Marzo de 1895.

Ha llegado a conocimiento de éste Ministerio, que algunas autoridades marítimas de la República dan una interpretacion errónea al decreto Supremo, núm. 51, seccion 1.ª, de 22 de Enero último, que dispuso que los contratos de enganche celebrados entre los capitanes i jente de mar deben legalizarse ante la autoridad marítima del puerto en que se encuentra la nave, i que a la misma autoridad corresponderian los respectivos emolumentos.

El objeto que se tuvo en vista para dictar el referido decreto no ha sido otro que el de fijar, como se desprende claramente de su letra, la autoridad que debe percibir los respectivos emolumentos; a fin de evitar las dificultades que se presentaban en algunos casos, en que la autoridad del puerto en que se hacia el enganche exijia los emolumentos correspondientes, que a su vez pretendia percibirlos la del puerto en que estaba la nave.

Sírvase US., en consecuencia, poner lo anterior en conocimiento de las autoridades marítimas respectivas, haciéndoles, a la vez, presente que el aludido decreto no introduce, por otra parte, innovacion alguna en las disposiciones i prácticas vijentes con anterioridad sobre contratos de enganche entre los capitanes de naves i jentes de mar.

Dios guarde a US.

C. Rivera Jofré.

Al Comandante Jeneral de Marina.

Nota.—Insertamos la siguiente resolucion relativa a la libertad de industria, o sea al establecimiento sin permiso especial de casas de contratacion de marineros.

Santiago, 5 de Setiembre de 1890.

Los antecedentes relativos al permiso solicitado por don Federico Spencer para establecer en el puerto de Iquique una casa destinada a proporcionar jente de mar a los buques de guerra i mercantes, fueron pasados al Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia, don Floridor Rojas, i este funcionario ha evacuado el siguiente dictámen que este Departamento acepta en todas sus partes i lo trascribe a V. S. como su resolucion definitiva en este negocio:

«Don Federico Spencer Stephenson ha solicitado ante la Comandancia Jeneral de Marina el permiso respectivo para ocuparse en el puerto de Iquique en embarcar jente para la marina de guerra o para la mercante, ocupacion que el solicitante dice haber ejercido durante mas de cuatro años en Valparaiso.—El Comandante Jeneral de Marina ha juzgado que no es de su competencia la tramitacion de solicitudes de esta clase, pues se trata de establecimientos sujetos naturalmente a la vijilancia de la autoridad local. Espone que en Valparaiso rije un reglamento para casa de alojamientos de marineros, el cual no puede, a su juicio, rejir en Iquique, puerto sujeto a distinta autoridad local. Ha remitido al Ministerio de Marina la solicitud mencionada pidiendo a V. S. una resolucion sobre el particular, que sirva de norma para lo sucesivo.

Algunos de los funcionarios que han informado acerca de la referida solicitud han entendido que en ella se pide permiso para establecer una ajencia para proporcionar marineros a los buques mercantes o de guerra.—Esta es una industria para cuyo ejercicio no se ha menester permiso especial de ninguna autoridad. Parece que ella consiste en buscar o alistar hombres que quieran enrolarse como marineros en los buques mercantes o de guerra que lo necesiten. Esta es una ocupacion perfectamente lícita i que puede ser de verdadera utilidad para la marina.—Segun el artículo 142 de la Constitucion Política de la República, ninguna

clase de trabajo o industria puede ser prohibida, a ménos que se oponga a las buenas costumbres, o a la seguridad o a la salubridad pública, o que lo exija el interes nacional, i una lei lo declare así.—Por consiguiente el trabajo o industria que no se encuentre en ninguno de los casos de escepcion designado en ese precepto, es libre.—El Fiscal opina que Spencer Stephenson no necesita permiso para establecer la industria a que se refiere en la solicitud adjunta.»

Devuelvo a V. S. los documentos acompañados por el solicitante para los fines a que haya lugar.

Dios guarde a V. S.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

149. Oficina Hidrográfica de la Marina Nacional.—Se dicta el reglamento organizando la espresada oficina.

Santiago, 1.° de Mayo de 1874.

He acordado i decreto el siguiente

Reglamento para la Oficina Hidrográfica de la Marina Nacional.

Art. 1.° Se establece una Oficina Hidrográfica anexa por ahora al Ministerio de Marina.

Art. 2.° Corresponde a la oficina:

1.° Proponer al Gobierno, segun un plan, los reconocimientos hidrográficos que deben hacerse por los buques de la Armada en los mares i rios de la República;

2.° Redactar las instrucciones para practicar estos reconocimientos, en los cuales se exijirán los comprobantes de la buena ejecucion del trabajo para que se archiven en la oficina i proporcionar a la comision esploradora los instrumentos, cartas i demas utensilios necesarios al efecto;

3.° Dirijir la publicacion de las cartas que se manden imprimir por el Ministerio de Marina, distribuir estas cartas en número conveniente, entre los buques de la Armada i las oficinas marítimas que las necesiten i proponer la venta de las sobrantes;

4.° Dar instrucciones para que tanto a bordo como en tierra se hagan observaciones meteorolójicas i magnéticas en cuanto fuere posible, indicar los procedimientos i los aparatos para el sondaje en el mar i para la observacion de las mareas, corrientes, etc., i reunir todos los datos referentes a estos asuntos para publicarlos oportunamente;

5.° Proporcionar a los buques de la Armada, cuando vayan a emprender un viaje, las cartas i noticias hidrográficas que sus comandantes soliciten;

6.° Publicar con la debida oportunidad avisos a los navegantes de los faros, boyas, valizas, etc., que se coloquen en la costa de la República, i de las modificaciones que se hagan en los establecidos;

7.° Formar la estadística de los naufrajios i demas siniestros marítimos ocurridos en las aguas de la República.

Art. 3.° La oficina será dotada de las cartas, libros, instrumentos i demas objetos necesarios al desempeño de sus diferentes encargos. Con este fin se pondrán a su disposicion todos aquellos objetos que existen depositados en el Ministerio de Marina i en el departamento de arsenales i que es posible destinar al propósito mencionado, i ademas se destinará una suma anual para comprar lo que sea menester adquirir. El director procurará hacer canjes de libros i cartas con otras oficinas estranjeras análogas.

Art. 4.° Se publicará por la oficina un periódico anual que llevará el título de *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, en el cual se insertarán los trabajos oficiales referentes a la marina, las noticias marítimas estranjeras que ofrezcan mas interes en Chile, las memorias o trabajos científicos de los oficiales de la Marina Nacional, las leyes i decretos de interes jeneral co-

rrespondientes a la Armada i los demas escritos que se manden publicar por el Ministerio de Marina.

Art. 5.° Es obligacion especial del director de la oficina, formar el derrotero de la costa de Chile i la carta de vientos i corrientes del mar adyacente, los cuales se publicarán por partes en el *Anuario* a medida que el estado del trabajo lo permita.

Art. 6.° El personal de la oficina se compondrá de los siguientes empleados: un director de la clase de jefe de la Armada, un oficial i un escribiente ayudante.

Los empleados militares gozarán el sueldo que les corresponde por la lei cuando están desembarcados, escepto el director que disfrutará ademas la gratificacion de embarcado con cargo a bordo. El escribiente ayudante tendrá un sueldo anual de seiscientos pesos.

Art. 7.° Al director toca organizar el trabajo de la oficina i proponer al Gobierno, para su aprobacion, la manera como debe distribuirse dicho trabajo entre todos los empleados.

Art. 8.° La oficina llevará los siguientes libros: un copiador de correspondencia, un catálogo metódico dividido en secciones en que figuren los instrumentos, cartas i libros que posee lo oficina; i un rejistro en que se anoten los objetos que la oficina entregue en virtud de autorizacion competente.

Art. 9.° La oficina tendrá un sello oficial para autorizar su correspondencia i las cartas i planos que salgan de su archivo. Este sello llevará en el centro la figura de una ancla; en la parte superior la inscripcion Oficina Hidrográfica; i en la inferior se leerá República de Chile.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Aníbal Pinto.

Nota.—Publicamos las siguientes comunicaciones del Ministerio de Marina relativas a la Oficina Hidrográfica i dirijidas al Comandante de Marina.

Santiago, 12 de Marzo de 1874.

El director de la Oficina Hidrográfica en nota de ayer, me dice lo que sigue:

«Con el fin de poder confeccionar la estadística de los siniestros marítimos ocurridos en el año que corre i lo que hubiera de hacerse en los años subsiguientes, es de necesidad que US. se sirva hacer circular a todas las oficinas marítimas del litoral de la República las instrucciones siguientes, a que deben someterse esas autoridades al dar cuenta de los siniestros, como único medio de arribar a consecuencias ciertas sobre la causa de los fracasos, para que den alguna luz sobre los medios posibles de evitarlos:

Lugar preciso i fecha del siniestro.

Causas que lo motivaron.

Clase de embarcacion.

Edad del buque.

Epoca de la última carena.

Tonelaje i naturaleza de su cargamento.

Nacionalidad del buque.

Punto de salida i su destino.

Números de pasajeros i su tripulacion.

Número de víctimas.

Manera como han salvado los náufragos.

En los partes sobre siniestros deben incluirse tambien los que ocurran a embarcaciones menores como lanchas i botes, sin omitir los demas antecedentes que las autoridades creyeren útiles para mejor esclarecer los hechos datos que deben suministrarse sin dilacion para que esta oficina pueda dar cuenta oportuna de los siniestros del año.

Si los informes no satisfacen los diversos puntos que dejo indicados, todo estudio estadístico sobre la materia seria incompleto i no conduciria a los resultados que se persiguen».

Lo que trascribo a US. para que ordene a las autoridades marítimas de la República que comuniquen a dicha oficina los datos que se les piden en la nota que antecede.

Dios guarde a US.

ANÍBAL PINTO.

Santiago, 18 *de Mayo de* 1874.

El director de la Oficina Hidrográfica en nota de hoi, núm. 5, me dice lo que sigue:

«La falta de un centro a donde se remitan las noticias hidrográficas adquiridas por los buques que arriban a nuestro litoral, como asimismo por los del cabotaje i los numerosos vapores que recorren nuestras costas, ha sido causa de que se pierdan muchas noticias de gran interes i que solo se recuerdan cada vez que ocurren siniestros.

Como medio de evitar males que perjudican a la navegacion i al comercio, ha creido conveniente esta direccion solicitar de US. se sirva ordenar que las autoridades marítimas del litoral, inquieran de los buques que arriben a los puertos de su jurisdiccion cuantas noticias de interes jeneral puedan comunicar, relativas a corrientes, bancos, rocas i demas peligros que no señalen los derroteros i omitan las cartas de navegacion, para que sean remitidas sin demora al señor Comandante Jeneral de Marina para conocimiento de esta direccion.

Las noticias deberán ser garantidas con la firma del capitan, nombre del buque que mande i su pabellon, la latitud i lonjitud del objeto a que se refiera, la declinacion magnética i los arrumbamientos consiguientes, espresando si son verdaderos o magnéticos. Asimismo se darán detalles relativos a la sonda i calidad del fondo, naturaleza del peligro i medios que deben observarse i ponerse en práctica para salvarlos, etc, etc.

En cambio de tales datos, las autoridades marítimas darán gratis a los capitanes de buques las noticias hidrográficas publicadas por esta direccion i que les hayan sido remitidas oficialmente por la Oficina Hidrográfica de Santiago».

Lo que trascribo a US. para que se sirva circularlo a las autoridades marítimas del litoral.

Dios guarde a US.

ANÍBAL PINTO.

Santiago, 5 de Junio de 1875.

El director de la Oficina Hidrográfica me dice con fecha de ayer, en nota núm. 38, lo que sigue:

«En atencion a lo incompleto de los datos sobre siniestros que comunican las autoridades marítimas del litoral, esta direccion ha circulado estados impresos para que dichas autoridades tengan un tipo a que amoldarse en lo sucesivo. Pero para que esto tenga su cumplimiento, es de necesidad que US. se sirva ordenar su exacta ejecucion, sin la cual la estadística de los siniestros marítimos no producirá la luz que se persigue i que tan necesaria es para poner remedio a los males que los ocasionan».

Lo que trascribo a US. a fin de que ordene a todas las autoridades marí-

timas del litoral que en adelante remitan los datos relativos a los siniestros marítimos con exacta sujecion a los estados impresos que el director de la mencionada oficina acaba de enviar a dichas autoridades.

M. SANCHEZ FONTECILLA.

---

150. Correspondencia de la Oficina Hidrográfica.— Se declara libre de porte la correspondencia signada con el sello de la oficina i tambien la que se le dirija.

Santiago, 5 de Mayo de 1877.

Vista la nota que antecede i en uso de la facultad que me confiere el inciso 21 del art. 12 de la lei de 19 de Noviembre de 1874,

Decreto:

Se declara libre de porte la correspondencia signada con el sello especial de la Oficina Hidrográfica i la que sea dirijida a dicha oficina.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

José Victorino Lastarria.

---

151. Catálogo de la marina mercante.—Se ordena envíen las autoridades marítimas a la Oficina Hidrográfica ciertos datos con el objeto de formar el catálogo de la marina mercante nacional.

Santiago, 15 de Octubre de 1881.

Con el fin de formar el catálogo de la marina mercante nacional,

Decreto:

Art. 1.° Las autoridades marítimas de la República pasarán a la Oficina Hidrográfica, el 30 de Junio i el 31 de Diciembre de cada año, una nómina de las embarcaciones del tráfico de la costa de su jurisdiccion, que midan cinco o mas toneladas, en la cual se esprese:

1.° La señal distintiva;

2.° El nombre;

3.° La clase;

4.° En los buques de vapor, la fuerza de la máquina en caballos;

5.° El punto de la inscripcion o matrícula;

6.° El año de la misma;

7.° El punto de la construccion;

8.° El año de la misma;

9.° Materiales empleados en la construccion;

10. Dimensiones de las embarcaciones;

11. Tonelaje;

12. Nombre i domicilio del armador o naviero.

Art. 2.° El Director de la Oficina Hidrográfica queda encargado de formar los modelos a los cuales deben ceñirse las autoridades marítimas; i de hacer la publicacion correspondiente, una vez recopilados los referidos datos.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARIA.

Cárlos Castellon.

---

152. Oficina Hidrográfica.—Se establece la plaza de subdirector.

Santiago, 2 de Mayo de 1884.

En vista de lo espuesto en la anterior comunicacion, i consi-

derando el desarrollo que han tomado las labores de la Oficina Hidrográfica,

Decreto:

La espresada oficina tendrá un sub-director de la clase de jefe de la Armada.

Tómese razon i comuníquese.

SANTA MARIA.

José Ignacio Vergara.

---

153. Oficina Hidrográfica.—Se organiza esta oficina.

Santiago, 1.° de Febrero de 1888.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° La Oficina Hidrográfica tendrá su asiento en Santiago, i será servida por el personal siguiente:

Un director.

Seccion de hidrografía

Un jefe de seccion, que será tambien el sub-director de la oficina.

Un ayudante archivero, con 2,000 pesos anuales.

Un oficial primero, con 1,500 pesos anuales.

Un oficial segundo, con 1,000 pesos anuales.

Seccion de cartografía

Un jefe de seccion, con 3,000 pesos anuales.

Un calculador, con 1,500 pesos anuales.

Un dibujante, con 1,200 pesos anuales, i

Los obreros especiales que sean necesarios para el taller de grabados. Estos últimos servirán en virtud de contrata.

Habrá ademas en la oficina dos porteros, uno con 360 pesos anuales i el otro con 240 pesos, tambien anuales.

Art. 2.° Para ser nombrado director de la oficina, se requiere:

1.° Ser jefe de marina de la clase de capitan de fragata efectivo, a lo ménos;

2.° Tener conocimientos especiales de hidrografía;

3.° Haber mandado dos o mas espediciones o esploraciones hidrográficas o jeográficas.

4.° Haber levantado o construido dos o mas cartas esféricas, jeográficas o hidrográficas, de ciento o mas millas de estension.

Seccion de hidrografía

Art. 3.° El jefe de la seccion de hidrografía será un jefe de marina de la clase de capitan de corbeta efectivo, a lo ménos, que haya hecho algun trabajo que manifieste la posesion de conocimientos especiales de hidrografía.

Los demas empleados deberán tener los siguientes requisitos:

El ayudante archivero, estar en posesion del título de bachicher en matemáticas, traducir corrientemente el ingles i otro idioma estranjero designado por el director i tener conocimientos de topografía;

El oficial primero, tener el título de bachiller en matemáticas i traducir corrientemente el aleman i otro idioma estranjero designado por el director;

El oficial segundo, tener buena letra i ortografía i poseer el ingles o el aleman.

Seccion de cartografía

Art. 4.° Los empleados de esta seccion deberán poseer los siguientes requisitos:

El jefe de seccion debe estar en posesion del título de injeniero jeógrafo i tener conocimientos especiales de construccion i dibujo de cartas.

El calculador, tener el título de bachiller en matemáticas, haber rendido los exámenes de topografía i jeodesia i tener conocimientos especiales de construccion i dibujo de cartas; i

El dibujante, haber rendido el exámen de topografía i tener conocimientos especiales de construccion i dibujo de cartas.

Art. 5.° El jefe i los demas empleados de la Oficina Hidrográfica podrán ser elejidos senadores i diputados; pero deberán optar entre estos puestos i sus respectivos empleos.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Los actuales empleados de la Oficina Hidrográfica podrán ser nombrados para desempeñar puestos análogos a los que actualmente sirven, aunque carezcan de los requisitos exijidos por esta lei.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

J. M. BALMACEDA.

M. García de la Huerta.

---

154. Oficina Hidrográfica.—Se fijan las horas de asistencia de los empleados a la oficina.

Santiago, 16 de Abril de 1890.

Visto el oficio precedente,

Decreto:

La asistencia de los empleados de la Oficina Hidrográfica

para el desempeño de sus respectivas obligaciones durará, en lo sucesivo, seis horas diarias distribuidas en la forma que el jefe de ella estime conveniente.

Tómese razon i comuníquese.

BALMACEDA.

J. Velasquez.

---

155. Oficinas de Faros i Capitanías de Puerto.—Se designa su personal.

Saniago, 7 de Mayo de 1887.

Visto el oficio precedente,

Decreto:

1.° Organízase en Valparaiso una Oficina Central de Faros i Capitanías de Puerto, que tendrá a su cargo el servicio de los faros, boyas, valizas, semáforas i oficinas marítimas.

2.° La oficina será servida por el siguiente personal de empleados:

Un director del rango de capitan de navío, a lo ménos.

1.ª Seccion (faros, boyas, valizas i semáforas).

Un inspector de la clase de capitan de fragata, a lo ménos.

Un sub-inspector injeniero con mil quinientos pesos anuales.

Un escribiente con ochocientos pesos anuales.

2.ª Seccion (oficinas marítimas).

Un inspector de la clase de capitan de fragata o de mayor graduacion.

Un escribiente con ochocientos pesos anuales.

Para el servicio de la oficina habrá un portero con el sueldo de doscientos cuarenta pesos anuales.

3.° El director i los inspectores gozarán gratificacion confor-

me al art. 5.° de la lei de 30 de Noviembre de 1882, con mando particular de buque de primera clase.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

N. Peña Vicuña.

---

156. Oficina Central de Faros i Capitanías de Puerto.—Se divide en dos secciones independientes.

Santiago, 12 de Febrero de 1895.

En vista del oficio que precede,

Decreto:

1.° La Oficina Central de Faros i Capitanías de Puerto, organizada por decreto número 238, de 7 de Mayo de 1887, se dividirá en dos secciones independientes entre sí, que se denominarán: «Seccion de Capitanías de Puerto» i «Seccion de Faros i Valizas».

2.° Los jefes de dichas secciones dependerán de la Comandancia Jeneral de Marina en todo lo que se relacione con los servicios que les están encomendados.

3.° Las atribuciones i deberes a que deberán sujetarse serán determinadas por un reglamento especial que someterá a la aprobacion del Gobierno la Comandancia Jeneral de Marina.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

C. Rivera Jofré.

---

157. Oficina Central de Faros i Capitanías.—Se dicta el reglamento respectivo.

Santiago, 26 de Agosto de 1896.

De acuerdo con lo dispuesto en el número 3.° del Supremo decreto de 12 de Febrero de 1895, por el cual se dividió la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puerto en dos secciones independientes, denominadas «Seccion de Capitanías de Puerto» i «Seccion de Faros i Valizas,» decreto el siguiente

Reglamento para la administracion del alumbrado marítimo i avalizamiento del litoral de la República

Art. 1.° El servicio de alumbrado marítimo i avalizamiento del litoral de la República correrá a cargo de la Seccion de Faros i Valizas, dependiente de la Comandancia Jeneral de Marina i establecida por Supremo decreto núm. 264, de 12 de Febrero de 1895.

Art. 2.° Esta oficina estará a cargo de un oficial de la Armada, como jefe de ella, quien será, a la vez, inspector de faros i valizas; i de los injenieros i empleados cuyos sueldos se consulten anualmente en la lei de presupuestos.

Art. 3.° El nombramiento de inspector, el de sub-inspector, que será un injeniero especialista, i los demas que ocurran, se harán por el Supremo Gobierno a propuesta del Comandante Jeneral de Marina

Art. 4.° Son atribuciones del jefe de esta Seccion:

1.ª Vijilar el buen funcionamiento de los faros i valizas de la República.

2.ª Proponer las promociones, cambios, nombramientos i separaciones que requiera el buen servicio del personal de su dependencia, llevando un estado de este personal con los pormenores del caso.

3.ª Tener un cabal conocimiento del estado de los edificios de los faros, máquinas i aparatos de iluminacion, mobiliario i útiles en servicio o en depósito.

4.ª Formar los planos i presupuestos que sean necesarios al servicio.

Dirijir las construcciones o reparaciones de los edificios i las instalaciones de los aparatos de alumbrado; salvo las que el Ministerio de Marina creyese necesario encomendar a la Direccion de Obras Públicas, para que sean ejecutadas en conformidad a los planos formados por la Inspeccion de Faros.

5.ª Vijilar el servicio de valizas, boyas i semáforos, indicando las medidas convenientes para conseguir que llenen cumplidamente el objeto a que se destinan i atendiendo a sus instalaciones i conservacion.

6.ª Informarse especialmente de los marinos que trafican en las costas de la República sobre la existencia de las marcas en tierra, valizas, boyas, etc., establecidas para la seguridad de la navegacion; i, una vez reconocida la necesidad de marcar algun peligro, hacerla presente a quien corresponda, indicando la clase de valiza que convenga colocar, su costo i gasto de instalacion.

7.ª Tener a su cargo el depósito que habrá en el Arsenal de Marina para guardar los artículos destinados a los faros i valizas i los de consumo i armamento para el servicio de los faros mismos.

8.ª Hacer visitas de inspeccion una vez al año i cada vez que sea menester, previo acuerdo de la Comandancia Jeneral de Marina, a todos los faros, valizas, etc., a cargo de esta Seccion. En estas visitas se tomará conocimiento de los edificios, aparatos, etc., como tambien de la conducta i competencia de los empleados: se revisarán los inventarios i los libros, dejando constancia del concepto que merezcan i de las particularidades que se notaren.

9.ª Proponer al Gobierno, por el conducto respectivo, las mejoras que, a su juicio, convengan llevar a cabo en los diversos servicios a su cargo.

10. Llevar los libros necesarios para dejar constancia de la correspondencia oficial i de los pedimentos i consumos de los faros, formando un archivo jeneral ordenado de todos los documentos de la oficina; la cual tendrá ademas un inventario de ca-

da faro i una relacion circunstanciada de las boyas, valizas, etc., que se encuentren instaladas i de las que falten.

Art. 5.° Para el nombramiento de los empleados de los faros se sujetará la oficina a las siguientes condiciones:

1.° El empleo de asistente no se conferirá sino a las personas reconocidas por el cirujano respectivo como sanas i sin defectos físicos que puedan impedirles el cumplimiento de sus deberes. Ademas los candidatos deberán acreditar su sobriedad i buena conducta, prefiriendo a los que sepan leer i escribir, a fin de que puedan ponerse en aptitud de ser ascendidos a ayudante.

2.° El empleo de ayudante de faro se conferirá a las personas que posean las condiciones anteriores, que sepan leer i escribir i tengan, ademas, práctica en las cuatro primeras operaciones de la aritmética i conocimientos del sistema métrico decimal. Se preferirá a los que cuenten con conocimientos prácticos de mecánica, o que tengan, por lo ménos, un año de servicio en calidad de asistente de faro.

3.° El empleo de guardian no se conferirá a personas que carezcan de las condiciones anteriores i que no tengan dos años de servicios como ayudante en un faro de cuarto órden, por lo ménos.

4.° Para ser nombrado injeniero ayudante de la inspeccion de Faros i Valizas, dibujante, sub-inspector o escribiente se necesitará estar en posesion de los conocimientos especiales que el cargo requiere.

Art. 6.° Se procurará siempre, en cuanto sea posible, la permanencia de los empleados en los faros de su primer destino; pero cuando las circunstancias del servicio exijan la traslacion de alguno, ya sea por fallecimiento, promociones u otra causa, los gastos de traslacion del empleado, su equipaje i familia se harán por cuenta del Estado.

Art. 7.° La Seccion de Faros i Valizas pasará anualmente a la Comandancia Jeneral de Marina una memoria circunstanciada de todos los servicios a su cargo.

Art. 8.° La Seccion de Faros i Valizas tendrá un sello oficial

con la siguiente inscripcion en la parte superior, *Inspeccion de Faros i Valizas*, i en la inferior, *República de Chile*, llevando en el centro la figura de un faro.

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS EMPLEADOS

Art. 9.° Son obligaciones del sub-inspector:

1.° Concurrir diariamente a la oficina i correr con el detall de ella, interviniendo en todos los pedimentos sobre pertrechos, consumos i relaciones que se espidan por la misma oficina.

2.° Estudiar, como injeniero especialista, la mas adecuada ubicacion de los faros; hacer los planos, presupuestos i especificaciones necesarias para las construcciones; dirijir éstas i las instalaciones de los aparatos de iluminacion hasta dejarlos espeditos para el servicio, i atender a las reparaciones de los edificios i aparatos.

3.° Visitar los faros, faroles, valizas, etc., cuando se le ordenare e informar al inspector de cuanto creyere digno de mencion i en particular de la conducta i aptitudes de los empleados.

4.° Dar al inspector todos los informes que le pida; llevar un libro de inventarios i uno de consumos, en los que abrirá una cuenta particular a cada faro o farol, a fin de formar un estado comparativo de sus existencias i gastos.

5.° Cuidar de que cada faro se encuentre provisto de todo lo necesario para su buen sostenimiento, tanto en artículos de armamento i repuesto como de consumos.

6.° Cuidará de que el depósito en Arsenales se encuentre provisto de todos los artículos necesarios para el servicio de los faros de la República en concepto a un consumo de seis meses, vijilando por la buena condicion i conservacion de ellos i procurando siempre la mayor economía compatible con el buen servicio.

Art. 10. Son obligaciones del injeniero-ayudante de la Inspeccion:

1.ª Ayudar al sub-inspector en todas sus funciones, ejecutando los trabajos concernientes a este servicio con el cuidado i competencia que requieren;

2.ª Hacer las reparaciones que sean necesarias en los aparatos de iluminacion, valizas, etc.;

3.ª Instruir el personal al servicio de los faros en el uso i manejo de los aparatos i en la manera mas espedita de remediar los accidentes que puedan sobrevenir en la práctica;

4.ª Reemplazar al sub-inspector cuando se ausentare.

Art. 11. Al dibujante corresponde la confeccion de todo plano concerniente al servicio de la oficina, como asimismo ayudar al sub-inspector e injeniero-ayudante en sus funciones.

Art. 12. Son obligaciones de los guardianes de los faros:

1.ª Encender i apagar las luces a las horas de reglamento, vijilando especialmente que el alumbrado durante la noche se haga sin interrupcion;

2.ª Cuidar de la conservacion i aseo tanto de los aparatos, útiles, artículos de armamento i consumos, como de los enseres i edificios, en conformidad a las instrucciones i órdenes que reciban de sus superiores inmediatos;

3.ª Llevar un libro diario en el cual el empleado de guardia anotará, bajo su firma, la hora en que se encienda i apague la luz, el aceite i demas consumos habidos durante su guardia, las observaciones meteorolójicas ordenadas, los trabajos que se ejecuten en los aparatos o edificios, los pertrechos que se reciban, los accidentes que ocurran en la linterna, i, en jeneral, todo acontecimiento digno de mencion, ya sea en el establecimiento o en sus inmediaciones, como ser: estado de la atmósfera, horizonte, temblores, etc., cuyos respectivos datos se consignarán cuidadosamente;

4.ª Llevar un libro en que se anote la existencia de artículos, los que se reciban i los que se vayan consumiendo, sobre cuyo movimiento pasará mensualmente los respectivos estados;

5.ª Llevar la correspondencia oficial dejando copia de ella, cuidar del archivo i del inventario del faro, remitir oportunamen-

te los pedimentos ordinarios i los estraordinarios que requiera el buen servicio, los estados de las observaciones meteorolójicas, i el 31 de Diciembre de cada año, una memoria detallada del estado del establecimiento, de sus necesidades i demas ocurrencias;

6.ª Cuidar del buen órden i moralidad del personal de su dependencia, tanto en el servicio como en sus relaciones sociales, sobre todo en el fiel cumplimiento de las disposiciones reglamentarias;

7.ª Llevar un libro en que anotarán las faltas de sus subordinados i los castigos que le impongan; i

8.ª Instruir a sus subalternos en el uso i manejo de los aparatos i en la manera de remediar los accidentes que puedan ocurrir en la práctica;

Art. 13. Son obligaciones de los ayudantes de los faros:

1.ª Respetar i cumplir las órdenes de los guardianes, sus jefes inmediatos, en todo lo que fuere del servicio, ayudándolos en sus funciones;

2.ª Turnarse en el servicio de guardias i demas trabajos del establecimiento, de manera que cada cual desempeñe una parte proporcional en las obligaciones;

3.ª Efectuar la limpieza i las reparaciones urjentes en los aparatos de iluminacion, ciñéndose en todo a las instrucciones que se les impartan.

4.ª Cuidar de hacer sus anotaciones en el diario con limpieza i exactitud, debiendo, al terminarse cada guardia, dejar constancia de la entrega de ella al remplazante.

Art. 14. Son obligaciones de los asistentes de faros:

1.ª Ejecutar las órdenes que les impartan sus superiores respecto del servicio; cumplir las comisiones que deben ejecutarse fuera del establecimiento; hacer la provision de agua i combustible para el servicio de los empleados i establecimiento, i el aseo de las piezas, murallas, pinturas, etc., de este último.

2.ª Reemplazar en el servicio del faro a los empleados que se enfermen o ausenten.

3.ª Imponerse del uso i manejo de los aparatos hasta quedar en aptitud de ser promovidos a ayudantes, siempre que sepan leer i escribir i tengan la práctica de las cuatro primeras operaciones de la aritmética.

Art. 15. Las vacantes que ocurran en el cuerpo de empleados, por fallecimiento, destitucion u otras causas, se llenarán provisoriamente por el empleado que siga en rango o antigüedad en el establecimiento, miéntras el inspector dispone lo que convenga.

Art. 16. Los asistentes encargados de los faroles de los muelles o desembarcaderos se nombrarán de entre los empleados de las Capitanías de puerto, siempre que no exista un faro inmediato, pues en este caso la atencion de aquellos corresponderá al personal del faro.

Art. 17. La autoridad marítima del territorio en que esté ubicado un faro será la autoridad inmediatamente encargada de la vijilancia del buen servicio, de su iluminacion en conformidad a las condiciones establecidas, como asimismo de resolver en primer lugar sobre los incidentes que se produzcan entre los empleados, velando por la buena conducta i sobriedad de ellos i dando cuenta a la Inspeccion de Faros de las irregularidades que se notare.

Las autoridades marítimas quedan tambien encargadas de vijilar por la existencia i conservacion de las boyas, valizas, semáforos i señales de neblina establecidas en el litoral de su jurisdiccion; debiendo dar cuenta a la Inspeccion de toda irregularidad que ocurra en este servicio; i remitirán las observaciones que les sujiera la esperiencia, tendentes a mejorar el servicio, procurando ademas obtener de los marinos que frecuentan nuestras costas los datos e informaciones del caso.

En el mes de Setiembre de cada año las autoridades marítimas pasarán a la Inspeccion de Faros i Valizas un estado en que se manifieste la situacion, estado de conservacion, fecha de la última recorrida i demas datos correspondientes a las boyas, valizas, semáforas o vijías i señales de neblina de su jurisdiccion

durante el año, como asimismo del funcionamiento de los faros durante ese período.

DE LA PROVISION DE LOS FAROS

Art. 18. Se establecerá en el Arsenal de Marina una seccion especial destinada al servicio de los faros i valizas, la cual correrá a cargo de un guardian de faros, como guarda-almacenes, quien llevará los libros de entradas i salidas de los artículos, el inventario de las existencias i archivo de las órdenes de entrega i recibos que se le den para justificar sus cuentas.

Art. 19. Para los trabajos de reparaciones de lámparas de los faros i demas que ocurran en este servicio se destinará uno de los obreros mecánicos del Arsenal con las herramientas adecuadas para el objeto.

Art. 20. Ademas de los aparatos, útiles, artículos de armamento i respuesto de los faros i valizas que se guardarán en este departamento del Arsenal, se mantendrá un depósito de artículos de consumo para cada faro, en concepto de las necesidades de un año, con sus correspondientes envases i con el nombre del faro a que se destinan.

Art. 21. El guardian de Arsenales facturará cada remesa de artículos que haga, para que el guardian del faro de destino le acuse el correspondiente recibo por duplicado.

Uno de estos ejemplares le servirá de descargo en sus cuarteles i remitirá el otro a la Inspeccion.

Art. 22. Los pedimentos se harán por los guardianes de los faros a la Inspeccion i esta oficina solicitará de la Comandancia Jeneral de Marina la autorizacion para hacer la entrega por el Depósito de Arsenales o para su adquisicion en donde corresponda.

Art. 23. Semestralmente se proveerá a los faros de los artículos que demande su sostenimiento i conservacion, en conformidad al reglamento particular; i ocasionalmente, cuando por

circunstancias estraordinarias exijan reemplazos o reparaciones en el matarial o edificios.

Art. 24. Cuando las condiciones especiales de aislamiento en que se encuentre un faro hagan necesario proveer de víveres a su personal, el Gobierno determinará la clase i cantidad de ellos i las bases para su suministro.

Art. 25. Para el lavado de paños de limpieza de las linternas de los faros se solicitará anualmente del Congreso, en la lei de presupuestos, la cantidad suficiente segun las circunstancias del lugar, la cual se entregará al guardian por mensualidades.

Para aguada i combustible se asignará igualmente una suma anual a los faros que la necesiten por las circunstancias especiales de la localidad.

Art. 26. En los pliegos de consumo el sub-inspector deberá hacer los reparos a que hubiere lugar, i si aparecieren gastos indebidos dará cuenta inmediata al Inspector, quien resolverá desde luego lo que estime conveniente, sin perjuicio del exámen del Tribunal de Cuentas

DE LAS FALTAS

Art. 27. Siempre que la autoridad marítima del lugar en que se encuentre ubicado un faro notare faltas o supiere que las luces de los faros de su jurisdiccion han estado apagadas, o que no han producido el debido efecto, sin que conozca la causa justificativa, hará las averiguaciones del caso i resolverá, dando cuenta a la Inspeccion para que apruebe, revoque o modifique lo acordado.

Art. 28. El inspector podrá imponer a los empleados culpables multas equivalentes a tantos dias de sueldo cuantos sean aquellos en que se haya notado el descuido i solicitará la separacion del empleado cuando la gravedad de la falta se lo aconsejare. Estas multas se harán efectivas por la respectiva Tesorería Fiscal en vista del aviso que le dé la Inspeccion.

Art. 29. Todo empleado de faro que hubiere sido amones-

tado i castigado por tres veces consecutivas en el espacio de un trimestre, será destituido. El guardian que faltare a sus obligaciones seis veces en un año será destituido. Lo serán tambien por la autoridad correspondiente, todos aquellos que resulten ineptos, neglijentes o de malas costumbres.

RÉJIMEN INTERIOR DE LOS FAROS

Art. 30. El guardian como jefe inmediato del faro, es responsable ante la Inspeccion, de las faltas que se cometan en el establecimiento, ya sea por descuido, omisiones propias o de sus subalternos, i especialmente por las que se refieren al buen alumbrado del faro.

Art. 31. El guardian pasará mensualmente a la Inspeccion una relacion de las existencias i consumos de aceites, tubos, mechas, etc., correspondiente al mes trascurrido.

Art. 32. El guardian cuidará que se lleven los libros de reglamento al dia i con el aseo i exactitud necesarios. Cuidará ademas de que en el diario se anoten las observaciones meteorolójicas cada dos horas i cada vez que se abra el almacen para sacar algunos artículos, vijilará porque el empleado de guardia anote bajo su firma la cantidad i calidad de éstos.

Art. 33. Para el servicio de guardias, los empleados se turnarán de seis en seis horas, comenzando los turnos a las doce de la noche i debiendo el empleado saliente de guardia entregar al que lo releve todo perfectamente corriente i aseado i consignar en el diario las anotaciones de reglamento i todo acontecimiento o accidente que haya interrumpido la luz del faro.

Siempre que por enfermedad u otro motivo esté imposibilitado alguno de los empleados para prestar sus servicios, el guardian distribuirá el servicio de la manera que crea mas conveniente, dando cuenta al inspector oportunamente.

Art. 34. Los empleados no podrán ausentarse del establecimiento sin permiso prévio del guardian, i bajo ningun pretesto

podrán ausentarse todos a la vez. Los permisos para salir del establecimiento solo se concederán durante las horas francas.

Art. 35. Es prohibida la permanencia de personas estrañas al servicio en el establecimiento, aparte de las personas que componen la familia de los empleados. Sin embargo, los guardianes podrán permitir la visita de los aparatos de alumbrado con la presencia del empleado de servicio.

Art. 36. El asistente, despues de su servicio en el faro, aseará toda la casa, hará la provision de agua i combustible i permanecerá a la disposicion del guardian i ayudante de servicio.

Art. 37. Para el manejo i aseo de los aparatos, como para su mantenimiento i conservacion, deberán cumplirse las instrucciones jenerales impartidas por la Inspeccion.

Art. 38. Se prohibe a los empleados de los faros ocuparse de cualesquiera clase de industrias o comercio que los distraigan del cumplimiento de sus deberes.

Art. 39. El guardian distribuirá las horas de limpieza del establecimiento, como asimismo los lugares de alojamiento i horas de comida, en conformidad a las circunstancias, comodidades del establecimiento i personas que compongan las familias de los empleados casados.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Luis Barros Borgoño.

Nota.—Existen actualmente los siguientes faros:

Isla de Iquique.—Iquique....	De tercer órden	jiratorio
Islote del puerto de Antofagasta..	De sesto id.	fijo
Punta de Caldera.—Caldera....	De cuarto id.	jiratorio
Punta Tortuga.—Coquimbo...........	De cuarto id.	id.
Isla de Pájaros.—Coquimbo....	De cuarto id.	id.
Punta Curaunilla.—Valparaiso........................	De primer id.	id.
Playa Ancha.—Valparaiso....	De cuarto id.	id.
Punta Carranza	De tercer id.	id.
Isla Quiriquina...................	De cuarto id.	id.

Muelle del Tomé	De sesto órden	fijo
Id. de Talcahuano	De sesto id.	id.
Punta Lutrin o de Lota.—Arauco	De cuarto id.	jiratorio
Isla de Santa María	De primer id.	id.
Isla de la Mocha E	De cuarto id.	id.
Isla de la Mocha O	De cuarto id.	id.
Faro de Niebla.—Corral	De sesto id.	id.
Punta Galera.—Valdivia	De segundo id.	id.
Punta Corona.—Ancud	De cuarto id.	id.
Muelle de Punta Arenas	De sesto id.	id.
Los Evanjelistas	De primer id.	id.

FAROLES

Puerto de Antofagasta	Comun
Muelle de pasajeros de Valparaiso	Jiratorio
Id. id. de Corral	Comun
Punta de Agüi.—Chiloé	Id.

La provision de muelles, de iluminacion i de boyas en puertos i parajes del Estrecho de Magallanes i otros de las costas de Chile, sigue atendiéndose por el Gobierno con todo el interes que conviene a la navegacion nacional i al comercio estranjero.

II

POLICÍAS SANITARIA I MARÍTIMA

158. Médico i Cirujano Mayor del Departamento de Marina.—Se crea el cargo i se reglamentan sus funciones.

Santiago, 27 de Mayo de 1846.

A fin de regularizar el servicio médico de la Escuadra i del Departamento de Marina; he venido en decretar lo que sigue:

Art. 1.° La plaza de cirujano mayor creada por el reglamento

de 30 de Junio de 1837, i la de médico de sanidad de la bahía de Valparaiso creada por la lei de 24 de Marzo de 1828, quedan refundidas en una sola que desempeñará un profesor recibido de medicina con el título de *médico i cirujano mayor del Departamento de Marina.*

Art. 2.° El médico i cirujano mayor del departamento de Marina residirá en la capital de dicho departamento, i sus funciones serán las siguientes: ejercer la direccion superior del servicio de a bordo: proponer los cirujanos i sangradores que deben embarcarse en los buques del Estado, reconociendo previamente sus diplomas o examinándolos si no los tuvieren, conforme a las resoluciones del Protomedicato: darles instrucciones a su salida al mar i tomarles cuenta a su vuelta, de los tratamientos i operaciones facultativas que hayan ejercitado durante su navegacion: informar sobre pedimentos que hicieren dichos cirujanos embarcados, siéndoles presentados en forma los respectivos pliegos de consumo: inspeccionar frecuentemente las boticas de a bordo i hacer que se tengan con el órden que corresponde; visitar los enfermos de los buques de guerra durante su permanencia en el puerto de Valparaiso.

Respecto al personal de la marina desembarcado, el médico i cirujano mayor del departamento, tendrá las funciones siguientes: acreditar, siempre que fuere preciso, el estado de salud de todo empleado de marina, prévio el competente reconocimiento: informar en los procesos de marina toda vez que hubiere lugar a dictámen médico: visitar el cuartel de la Brigada de Marina i asistir a los marineros del arsenal, capitanía de puerto i demas que hubieren desembarcados: ejercer la direccion superior de todo hospital de marina establecido en Valparaiso: reconocer, siempre que fuere preciso, los víveres destinados al consumo de los buques del Estado i proponer cualquiera medida hijiénica que creyere conveniente para la Escuadra.

Respecto de la bahía de Valparaiso, corresponde al médico i cirujano mayor del departamento: estender las patentes de sanidad que se le pidieren, i examinar las que trajeren los buques

entrantes: proponer las cuarentenas con sus plazos i reglamentos, segun las circunstancias, i toda medida de salubridad que creyere necesarias para el puerto i pueblo de Valparaiso: ejercer la direccion superior de los lazaretos, interviniendo en su réjimen i administracion.

El médico i cirujano mayor del departamento, presidirá toda junta de médicos que reuniere el Comandante Jeneral de Marina para hacer consultas de salubridad pública: i en ejercicio de su empleo, guardará dependencia del Protomedicato, pasándole los informes i recibiendo las órdenes e instrucciones convenientes.

Art. 3.° Finalmente el médico cirujano mayor del departamento gozará a mas del sueldo que le corresponde por reglamento como cirujano mayor de la Escuadra, de la cuota señalada por decreto de 30 de Setiembre de 1834.

Artículo adicional.—El médico i cirujano mayor del departamento hará de cirujano de Ejército en Valparaiso, sin aumento de sueldo i desempeñará las funciones de tal respecto de toda la tropa cívica i veterana que se hallare en él.

Refréndese, tómese razon i comuníquese.

BÚLNES.

J. Santiago Aldunate.

---

159. Cuarentena marítima.—Se dicta el reglamento respectivo.

Santiago, 19 de Agosto de 1856.

Siendo conveniente determinar los deberes de las autoridades marítimas de la República, en órden a la policia sanitaria de los puertos i a las medidas de precaucion que en proteccion de la salubridad pública deben tomarse,

Decreto:

Art. 1.º La autoridad marítima, al practicar la visita de los buques que lleguen a los puertos de la República, se instruirá de todas las circunstancias relativas al estado sanitario del buque i de los puertos de su procedencia, o en que hubiese tocado.

Art. 2.º Si el buque procediese de pais sano i el estado sanisatario del buque fuese satisfactorio, la comunicacion seguirá inmediamente a la vista.

Art. 3.º Si el buque procediese de pais o puerto sospechoso, o que procedente de puerto sano, hubiese hecho escala o arribada a puerto sospechoso o atacado de enfermedad contajiosa, o si se notase en el buque accidentes o circunstancias que inspirasen desconfianza sobre su estado sanitario, la autoridad marítima prohibirá a dicho buque la comunicacion con tierra, i dará parte a la autoridad local para que haga se practique la visita de sanidad i para que en vista del resultado de ella pueda la misma adoptar las medidas que convengan al cuidado de la salubridad pública, o permita la comunicacion.

Art. 4.º Si el buque procediese de puerto atacado i declarado en entredicho, la autoridad marítima se abstendrá de abordarlo i lo dejará en incomunicacion, dando parte a la autoridad local para que se practique la visita sanitaria i se resuelva si puede entrar en comunicacion.

Art. 5.º Serán reputados por puertos sospechosos i en entredicho, aquellos que declare tales una resolucion Suprema.

Art. 6.º Todo buque procedente de puerto sospechoso o en que de ordinario reine enfermedad epidémica o que haya tocado en puerto de esta clase, debe traer patente de sanidad. Por el hecho de no traer se le someterá a visita sanitaria, cualquiera que sea el estado de salud que justifique.

Art. 7.º Si el buque presentase patente limpia i no hubiese en su estado sanitario ninguna circunstancia desfavorable entrará en comunicacion, practicada que sea la visita. Si la patente fuese sospechosa quedará en incomunicacion provisoria hasta que se practique la visita de sanidad.

A los buques que tengan patente sucia se les pondrá desde luego en incomunicacion por la autoridad marítima i solo podrá suspenderse por órden fundada i en vista del resultado de la visita de sanidad, espedida por la autoridad local superior.

Art. 8.° En los casos graves, la incomunicacion debe afectar no solo el buque i los que en él hayan venido, sino tambien a personas i a cosas que se hayan puesto en contacto con las personas i cosas de dicho buque.

Art. 9.° Todo capitan, comandante o patron de buque que llegue a un puerto de la República está en la obligacion:

1.° De impedir toda comunicacion ántes de ser admitido a ella.

2.° De conformarse con todas las reglas sanitarias impuestas.

3.° De fondear su buque en el lugar que se le designe.

4.° De dirijirse en su bote al lugar que le señale la autoridad marítima i presentar a dicha autoridad los papeles de su buque i contestar bajo juramento de decir verdad, al interrogatorio que se le dirija, declarando sobre todos los hechos i datos que puedan interesar a la salud pública.

Art. 10. Quedan sometidos a las mismas obligaciones respectivamente los pasajeros, los marineros i los prácticos que hayan podido abordarlos para entrarlos a algun puerto o las embarcaciones que hayan ido en caso de naufrajio o de peligro, en su socorro.

Art. 11. Una vez declarada la obligacion de cuarentena impuesta por la autoridad competente, recae en la autoridad marítima el deber de hacerla cumplir i observar estrictamente.

Art. 12. La cuarentena impuesta será o de observacion o de rigor; una i otra con la duracion que determine la autoridad competente.

Art. 13. Designado por la autoridad competente el lugar en que deba sufrirse la cuarentena, será obligacion de la autoridad marítima impedir toda otra comunicacion que la que ordenen las autoridades sanitarias del lugar, quienes determinarán los socorros en medicina, víveres, aguada, etc., con que deba auxi-

liarse el buque en cuarentena a espensas del mismo o de acuerdo con su consignatario o del Cónsul de su nacion.

Art. 14. Las medicinas, víveres, etc., se trasmitirán al buque incomunicado, manteniendo éste su bote con bandera amarilla en el sitio que se le determine, a cuyo bote se le trasbordarán i dejarán evitando todo contacto, los artículos mencionados.

Art. 15. La fuerza militar marítima deberá prestar su auxilio i concurso a la ejecucion de las órdenes sobre cuarentena e incomunicacion impuesta a los buques respecto de los cuales sea necesario poner en vigor estas precauciones.

Comuníquese i publíquese.

MONTT.

Antonio Varas.

---

160. Policía sanitaria.—Se dicta la lei respectiva.

Santiago, 30 de Diciembre de 1886.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° En el caso que en un pais estranjero haya epidemia contajiosa, el Presidente de la República podrá declarar cerrados los puertos marítimos i terrestres, o someter a cuarentena i a medidas de desinfecion a las naves, personas i carga procedentes de paises infestados.

Podrá tambien establecer cordones sanitarios que impidan en lo absoluto el ingreso de personas o mercaderías procedentes de paises infestados.

Art. 2.° Cerrados los puertos marítimos, el Presidente de la República deberá designar las islas de Juan Fernandes u otras

del territorio chileno, proveyéndolas de carbon, bastimentos i medicinas, para que sirvan de asilo a las personas.

Cerrados los puertos terrestres, podrá el Presidente de la República designar lugares del territorio que sean susceptibles de aislamiento, para los efectos espresados en el inciso precedente.

Art. 3.° Toda persona que rompa el cordon sanitario o la cuarentena establecido será detenida en locales especiales durante el tiempo que designe el Presidente de la República, para que se establezca por informes de facultativos que está libre de contajio.

Justificado este hecho, o una vez espirado el término de la detencion, las personas serán puestas a disposicion de la justicia ordinaria para su juzgamiento.

Art. 4.° Los animales i demas especies internados en contravencion a las disposiciones anteriores, podrán ser destruidos de órden del Gobernador respectivo, en el caso de no ser posible o fácil desinfectarlos, conservarlos o trasportarlos sin peligro de la salubridad pública.

La destruccion se decretará en virtud de sentencia judicial, previa informacion sumaria, i no dará lugar a indemnizacion. Contra esta sentencia no podrá interponerse ningun recurso legal.

Art. 5.° Las resoluciones sobre clausura de puertos i establecimiento de cuarentenas que dicte el Presidente de la República, serán inmediatamente publicadas i comunicadas a los Ministros Diplomáticos i Cónsules de las naciones estranjeras residentes en Chile, así como a los Ministros i Cónsules de la República residentes en los paises infestados.

Art. 6.° Si se presentaren casos de epidemia contajiosa dentro del territorio nacional, el Presidente de la República podrá declarar infestadas las poblaciones en que esos casos aparezcan, espresando en el decreto la epidemia que lo motiva.

Hecha esa declaracion, las personas atacadas de la epidemia, deprovistas de habitacion o de instalacion conveniente, serán examinadas por un médico nombrado por el Gobernador del departamento; i éste, con el informe de dicho facultativo, podrá

ordenar las medidas de precaucion i de aislamiento necesarias para evitar el contajio en la poblacion. Las medidas de aislamiento no impedirán que los enfermos sean asistidos por su familia e individuos de su eleccion.

Las mismas personas desprovistas de habitacion o de instalacion conveniente, podrán ser trasladadas, con el consentimiento del dueño de casa, a lazaretos u hospitales.

Art. 7.° Hecha por el Presidente de la Rebública alguna de las declaraciones a que se refieren los artículos 1.° i 6.°, los dueños de casa o de establecimiento particular o público, o la persona que haga sus veces, darán aviso al Gobernador del departamento o subdelegado mas inmediato, a la brevedad posible' de todo caso que ocurra de la enfermedad que haya motivado la declaracion del Presidente de la República.

Art. 8.° En los casos de epidemia contajiosa a que se refiere esta lei, el Presidente de la República podrá dictar ordenanzas jenerales sobre el aseo i desinfeccion de las poblaciones, imponiendo multas de uno a cincuenta pesos.

Art. 9.° Las penas que se impongan con arreglo al artículo precedente i las que se encuentren establecidas en las ordenanzas municipales relativamente al aseo i salubridad de las poblaciones, se harán efectivas administrativamente miéntras rijan las declaraciones autorizadas por los artículos 1.o i 6.°

Todo lo cual se entiende sin perjuicio del derecho que asista a los interesados para repetir judicialmente, en el término de treinta dias, por las multas indebidamente cobradas.

Art. 10. Para ejercer las atribuciones que le confieren los artículos 1.° i 6.°, el Presidente de la República deberá obtener el acuerdo del Senado i, en receso de éste, el de la Comision Conservadora. La corporacion que preste ese acuerdo deberá fijar el término que durará la autorizacion.

Las resoluciones dictadas en esa forma podrán ser revocadas por el Presidente de la República o por acuerdo del Senado. En receso de este cuerpo tendrá esa facultad la Comision Conservadora.

Para ejercitar las demas atribuciones que acuerda esta lei, el Presidente de la República deberá proceder de acuerdo con el Consejo de Estado.

Art. 11. Esta lei rejirá desde la fecha de su publicacion en el *Diario Oficial.*

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo; por tanto promúlguese i llévese a efecto en todas sus partes como lei de la República.

J. M. BALMACEDA.

Cárlos Antúnez.

---

161. Ordenanza Jeneral de Salubridad.—Se dicta la Ordenanza respectiva en ejercicio de la facultad que acuerda a S. E. el Presidente de la República el art. 8.° de la lei anterior.

Santiago, 10 de Enero de 1887.

En uso de la facultad que me confiere el art. 8.° de la lei de 30 de Diciembre de 1886, i de la autorizacion del Senado para ejercer las facultades que la misma lei me atribuye, he acordado i dicto, de acuerdo con el Consejo de Estado, la siguiente

Ordenanza Jeneral de Salubridad.

PRIMERA PARTE

Comisiones encargadas del cumplimiento de esta ordenanza

Art. 1

En la capital de la República se organizará una *Junta Jeneral de Salubridad,* compuesta de 24 personas nombradas por el Presidente de la República, que será presidida por el Ministro

del Interior, i en su ausencia, por las personas que aquél designare.

Esta Junta tendrá por objeto:

1.° Estudiar i proponer medidas de todo jénero tendentes a contener la propagacion de las epidemias;

2.° Indicar los medios adecuados para la mejor asistencia de los enfermos;

3.° Redactar las instrucciones cuyo conocimiento convenga divulgar para prevenir el desarrollo de las epidemias;

4.° Dar dictámen al Gobierno i a las Juntas departamentales sobre los asuntos que le sean consultados;

5.° Nombrar comisiones de su seno que visiten los departamentos de la República, que inspeccionen los servicios sanitarios i recomienden a las Juntas departamentales los medios apropiados para precaver las epidemias o para correjir i atenuar sus efectos.

La Junta Jeneral podrá nombrar de entre sus miembros, si lo creyere necesario, un Comité ejecutivo para la realizacion de sus acuerdos.

Art. 2

En la capital de cada departamento se organizará una *Junta departamental de salubridad.*

Esta Junta se compondrá:

1.° Del Gobernador del departamento que la presidirá;

2.° Del primer alcalde de la Municipalidad;

3.° De un miembro de la junta de beneficencia, designado por ésta, i en Santiago, del Presidente de la Junta de Beneficencia;

4.° Del Superintendente o jefe de los cuerpos de bomberos, si los hubiere en el departamento;

5.° Del médico de ciudad, i en Santiago del decano de la Facultad de Medicina;

6.° De un sacerdote i dos o tres vecinos designados por el Gobernador.

En los departamentos en que no haya médico de ciudad, hará sus veces otro médico, si lo hubiere; i a falta de médico, el farmacéutico mas antiguo.

En caso de ausencia o imposibilidad, el primer alcalde i el superintendente o jefe de bomberos serán subrogados con arreglo a la lei de municipalidades i reglamentos orgánicos de los cuerpos respectivos.

El secretario de la Intendencia o el oficial de la gobernacion, servirá de secretario de la Junta. Pero en Santiago, Valparaiso i otras ciudades en que el secretario de la Intendencia tenga considerable trabajo, el Intendente nombrará un secretario especial para la Junta.

Art. 3

La Junta departamental de salubridad funcionará en la sala de despacho del Gobernador, en los dias i horas que éste designe, con el número de miembros que concurra.

Art. 4

La Junta departamental de salubridad, tendrá ademas de las facultades especiales que le asigna esta ordenanza, las siguientes:

1.ª Dividir el territorio del departamento en las secciones que crea conveniente para facilitar la ejecucion de las medidas que establece esta ordenanza i de las que la misma Junta dictare.

2.ª Nombrar comisiones de servicio sanitario para cada seccion, procurando que cada una tenga un médico i un boticario; i establecer, en los puntos que fuere necesario, lazaretos dotados del personal i servicios respectivos.

La Junta asociará a estas comisiones a las personas que se ofrezcan espontáneamente i cuyos servicios estime útiles.

La mision principal de las comisiones de servicio sanitario será atender gratuitamente a domicilio, a los enfermos conta-

Se prohibe igualmente la venta de licores i bebidas dañosas como aguardiente de granos no rectificado, licores torcidos o bebidas alteradas con mezclas nocivas a la salud.

Art. 10

Se prohibe bañarse i lavar en las acequias que surten de agua potable a las poblaciones o en los canales de que éstas se provean, como tambien arrojar en ellos basuras, aguas sucias, barros, lavazas o cualquiera otra sustancia o desperdicio.

Art. 11

Los cafées, billares, canchas de bolas, fondas, cocinerías, chinganas i demas establecimientos a que pueda concurrir toda clase de personas, no podrán permanecer abiertos despues de las diez de la noche. Esta disposicion no rejirá en las localidades en que imperen reglas mas estrictas.

El gobernador del departamento podrá permitir, en casos especiales, que algunos de esos establecimientos permanezcan abiertos hasta las doce de la noche.

TERCERA PARTE

Aseo interior

Art. 12

Dentro i fuera de las poblaciones, el recinto de las casas i de cualquier local de habitacion, inclusos sus patios i dependencias, deberá mantenerse constantemente barrido i en condiciones que impidan el estancamiento de toda especie de aguas.

Art. 13

Se prohibe echar las basuras a las acequias que pasen por el interior de las casas, o por las calles i caminos públicos.

En las ciudades, poblaciones o lugares en que no haya carretones de policía destinados a la estraccion de las basuras, éstas serán depositadas dentro de cada propiedad, observándose las prescripciones que dicte la Junta departamental de salubridad.

Art. 14

Se prohibe regar a tajo abierto, con el agua que pase por el interior de las casas, los jardines o huertos que disten ménos de 25 metros de las habitaciones.

Art. 15

Se prohibe tener chanchos dentro de las casas i en locales que disten ménos de 50 metros de las habitaciones urbanas o rurales.

Art. 16

Los dueños de caballerizas en que haya mas de seis animales, i de jabonerías, velerías, curtidurías u otros establecimientos que puedan corromper el aire o hacerlo insalubre, i que se encuentren dentro de los límites urbanos de una poblacion, deberán estraer diariamente i a su costa los resíduos o desperdicios de tales lugares i ejecutar todas las operaciones de aseo que determine la Junta departamental de salubridad.

Art. 17

Se prohibe lavar con las aguas no potables que pasan por el interior de las casas de las poblaciones urbanas.

Art. 18

Los dueños o jefes de hoteles, clubs, colejios, conventos, cárceles i demas establecimientos habitados por considerable número de personas, están obligados bajo su responsabilidad a hacer cumplir las disposiciones de esta ordenanza.

Art. 19

Las comisiones de vijilancia harán visitas, una vez por semana a lo ménos, para inspeccionar el cumplimiento de las anteriores disposiciones, dando cuenta al gobernador del departamento de toda infraccion que notaren.

Las municipalidades comisionarán tambien empleados de policía con el mismo objeto.

CUARTA PARTE

Prescripciones para recintos infestados

Art. 20

Los dueños de casa o establecimiento en que ocurra un caso de epidemia contajiosa, lo comunicarán, a la brevedad posible, al gobernador del departamento, al subdelegado o a la Comision de servicio sanitario.

Si el caso ocurriere en hotel, conventillo, colejio u otro establecimiento frecuentado por toda clase de personas, el dueño del establecimiento deberá colocar i mantener, miéntras el enfermo permanezca en él, una banderola blanca de cuarenta centímetros en cuadro, de modo que sea visible para el público.

Los oficiales i soldados de policía que estén de faccion darán inmediatamente aviso a la Comision de servicio sanitario, i a

falta de ésta al subdelegado, siempre que ocurra un caso de epidemia.

Art. 21

Todo dueño de casa o establecimiento, en que ocurra un caso de epidemia, permitirá la entrada a todo miembro de la Junta departamental de salubridad o de la Comision de servicio sanitario.

En caso de oposicion o resistencia, se procederá al allanamiento en conformidad a lo dispuesto en los artículos 35 i 36 de la lei de réjimen interior.

Art. 22

En el acto de tener noticia de la existencia de un enfermo contajiado, el gobernador del departamento procederá, de acuerdo con un facultativo, i en su defecto con la Comision de servicio sanitario, a hacer cumplir las medidas de aislamiento i de precaucion que dictare, debiendo en todo caso dejar al lado del enfermo a las personas de su familia o estraños que él indicare.

Art. 23

La traslacion de los enfermos en los casos previstos en el artículo 6.° de la lei de policía sanitaria de 30 de Diciembre último, no podrá verificarse sino en la forma i al lugar que determine la autoridad local o la Comision de servicio sanitario.

Art. 24

La pieza que haya ocupado un enfermo contajiado será desinfectada en la forma que prescriba la Comision de servicio sanitario.

Cuando los habitantes de la casa no pudieren hacer a su costa la desinfeccion, ésta se hará por cuenta de la Municipalidad.

Art. 25

Ninguna habitacion, en que haya habido enfermo contajiado, podrá ser ocupada ántes del cumplimiento de las medidas prescritas en el artículo anterior.

Art. 26

Las camas i todos los objetos susceptibles de infeccion, que sirvan en los lazaretos, serán desinfectados con arreglo a las prescripciones que dicte la Junta departamental; i si ello no fuere posible serán quemados.

Se prohibe usar, enajenar o dar en prenda los objetos de uso personal que hayan servido a un enfermo contajiado ántes de que ellos sean desinfectados en la forma que prescriba la Comision de servicio sanitario.

Esos objetos serán quemados o enterrados si, a juicio de la Comision, no fuere fácil desinfectarlos.

Art. 27

Se prohibe arrojàr a las acequias objetos o materias que hayan estado en contacto o procedan de un enfermo contajiado. Ellos serán arrojados a los lugares que fije la Comision de servicio sanitario con las precauciones que ésta prescriba.

Art. 28

Cuando la autoridad local, para evitar el desarrollo de una epidemia, ordenare cortar el agua de algun canal o acequia infestados, o que fueren causa de infeccion, deberá facilitar los medios de surtir de agua potable a las casas o habitaciones a que dicha acequia sirviere.

Si la epidemia se produjera en alguna poblacion cruzada por

acueductos de regadío, se procurará el desvío de tales acueductos siempre que ello sea posible.

Las medidas a que este artículo se refiere se dictarán con el acuerdo de la Junta departamental de salubridad i cesarán cuando hayan trascurrido diez dias sin que se presente un nuevo caso de enfermedad contajiosa en el lugar o lugares en que se hubieren aplicado.

Art. 29

Los gobernadores de departamento, con audiencia de la Municipalidad i acuerdo de la Junta departamental de salubridad, designarán locales especiales para la sepultacion de los cadáveres contajiados.

Si no fuere posible adquirir locales especiales para ese objeto, la sepultacion podrá hacerse en el recinto especial, que dentro de los cementerios existentes, designe el gobernador con las formalidades ya espresadas. El recinto será cerrado con muralla sólida.

La sepultacion de los cadáveres contajiados se verificará cumpliendo las medidas de desinfeccion que acordare la Junta departamental.

Art. 30

La persona que tenga derecho de sepultar a sus deudos en los cementerios establecidos, no podrá verificar la sepultacion de cadáveres contajiados, sino en la forma i con las medidas de desinfeccion que determine la Junta departamental de salubridad.

Art. 31

Las juntas departamentales de salubridad dictarán reglas para la conduccion de los cadáveres contajiados al cementerio, i proveerán de los medios para que aquella se haga sin peligro de infeccion.

Ningun cadáver podrá trasportarse sin cumplir las reglas que la Junta hubiere prescrito.

Art. 32

Se prohibe la esposicion de todo cadáver en las iglesias o lugares públicos.

QUINTA PARTE

De las penas

Art. 33

Toda contravencion a las disposiciones contenidas en la parte 2.ª de esta ordenanza, será penada con multa de uno a veinte pesos.

Las contravenciones a las disposiciones contenidas en la parte 3.ª, serán penadas con multa de cinco a treinta pesos.

Las contravenciones a las prescripciones contenidas en la parte 4.ª, serán penadas con multa de diez a cincuenta pesos.

Las disposiciones que tengan penas especiales en las leyes, se penarán con arreglo a éstas; i si esas penas excedieren de 50 pesos, serán decretadas por los Tribunales de Justicia.

Disposiciones jenerales

Art. 34

Las disposiciones contenidas en las tres primeras i en la 5.ª parte de esta ordenanza, rejirán en toda la República desde que el Senado o la Comision Conservadora autorice el ejercicio de cualquiera de las facultades que la lei de 30 de Diciembre último confiere al Presidente de la República, i cesarán una vez que se decrete o acuerde la suspension de esas facultades.

Las disposiciones comprendidas en la parte 4.ª de esta ordenanza, solo rejirán dentro del territorio que haya sido declarado infestado por el Presidente de la República i durante el tiempo que estén en vijencia los respectivos decretos de infeccion.

Art. 35

Esta ordenanza se publicará en el *Diario Oficial*, i rejirá en las provincias de Santiago, Valparaiso, O'Higgins, Colchagua i Aconcagua, despues de tres dias de su publicacion.

En los demas departamentos de la República rejirá despues de tres dias contados desde aquél en que haya sido fijada en lugares públicos.

BALMACEDA.

Cárlos Antúnez.

Nota.—Véase los artículos 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 322, 495 números 15, 18 i 20, 496 números 15, 19, 20 i 22 i 499 números 2, 3 i 4 del Código Penal.

Publicamos el siguiente decreto por el cual se declararon puertos infestados los de la República Arjentina i Uruguai.

Santiago, 22 de Enero de 1887.

Visto lo dispuesto por la lei de 30 de Diciembre de 1886 i de conformidad con el inciso 2.° del artículo 1.° del Reglamento de sanidad marítima de 18 de Octubre de 1878,

Decreto:

1.° Se declaran infestados todos los puertos de la República Arjentina i los del Uruguai, i se aplicará a los buques de esa procedencia o que hayan hecho escala en alguno de ellos, las prescripciones del Reglamento de sanidad marítima con las disposiciones complementarias que se espresan a continuacion.

2.° Los vapores que hayan hecho escala en puerto infestado, sea que hayan dejado o no carga en él, serán admitidos con las siguientes condiciones:

a.—No traer carga de puerto infestado.

b.—Si no ha tenido enfermo durante la navegacion i tiene médico a bordo, hará una cuarentena de *cinco dias*, contados desde su arribo. Si no tiene médico, la cuarentena será de *ocho dias*.

Terminado el plazo de la cuarentena, el vapor será visitado por el médico del buque de estacion, i si el informe de éste sobre el estado sanitario de la nave fuere satisfactorio, será admitida a libre plática, previa desinfeccion de las ropas i equipajes de la tripulacion i pasajeros, sometiéndolos por veinticuatro horas a la accion del ácido sulfuroso, conforme a las prescripciones del Reglamento del lazareto.

c.—Si durante la navegacion o la cuarentena ocurriere a bordo caso de enfermedad contajiosa i el vapor quisiera continuar su viaje o desembarcar sus pasajeros, podrá hacerlo trasbordándolos en sus propios botes al ponton habilitado para lazareto.

d.—Si el vapor quisiera ser recibido, hará una cuarentena especial, que el Gobierno fijará en cada caso particular, i someterá la carga i equipajes a las prescripciones fijadas por el artículo 39 del Reglamento de sanidad marítima.

3.° Los buques de vela que arriben de puerto infestado o despues de hacer escala en ellos, serán recibidos previa cuarentena de ocho dias, que se hará en el puerto de su arribo, bajo las siguientes condiciones:

a.—No traer carga de esa procedencia.

b.—No haber tenido enfermos a bordo durante el viaje.

c.—Desinfeccion de ropas i equipajes conforme a lo prevenido en el párrafo 6 del art. 2.°

d.—Si durante el viaje o miéntras dura la cuarentena tuviere el buque enfermos contajiosos, se dirijirá a la estacion de cuarentena establecida para los vapores, i se sujetará a las prescripciones del párrafo 6 del art. 2.°

4.° La estacion de cuarentena para vapores se establecerá en el punto de la isla Santa María que designe la Comandancia Jeneral de Marina bajo la vijilancia de un buque de la Armada.

5.° El Comandante Jeneral de Marina dictará las medidas necesarias para el establecimiento del ponton lazareto i demas que requiera el cumplimiento de este decreto.

Tómese razon i comuníquese.

BALMACEDA.

N. Peña Vicuña.

Por decreto de 31 de Enero del mismo año se declaró para los efectos del art. 3.° párrafo *a*, no se estimara como carga el lastre que trajeren los buques procedentes de puertos infestados.

162. Boletas de sanidad de los buques procedentes de puertos estranjeros.—Resolucion de un reclamo del Cónsul de la República en Vigo.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, 15 de Setiembre de 1887.

Este Ministerio pasó en vista al Fiscal de Hacienda, don Francisco Ugarte Zenteno, el oficio de US. de 20 de Julio último, núm. 105, i los informes de la Comandancia Jeneral de Marina evacuados sobre el mismo asunto. Aquel funcionario se espresa en los siguientes términos:

«El señor Ministro de Relaciones Esteriores, en nota de 20 de Julio próximo pasado, trascribe a US. otra de 30 de Mayo del Cónsul de la República en Vigo, reclamando contra la omision de hacer visar sus boletas de sanidad, los buques i sus pasaportes, los pasajeros que salen de aquel puerto para los de Chile. Menciona los vapores que han zarpado ya desde el 2 de Marzo último i los que están por hacerlo, i pide providencias para evitar estos abusos i hacer cumplir las leyes de la República.

El señor Comandante Jeneral de Marina, informando a US. sobre dicha reclamacion, se limita a reproducir lo que a este respecto le ha espuesto el Gobernador Marítimo de Valparaiso con fecha 19 de Abril último, con motivo de otra nota anterior e igual del mismo Cónsul.

A juicio del señor Gobernador, los arts. 16 i 17 de nuestro Reglamento de sanidad marítima obligan a las naves de carrera directa a proveerse de boletas de sanidad en el puerto de su partida; pero entiende que estas prescripciones no son aplicables a los buques de escala fija, como los vapores del Estrecho, que tocan en muchos puertos de Europa i América ántes de llegar a los nuestros; teniendo por eso que renovar su boleta de sanidad en cada uno de aquellos i hacerla visar por el Cónsul de la nacion a donde directamente se encaminan. Agrega que los vapores *Sorata* y *Britania*, a que se refiere el Cónsul de Vigo en su primera nota, trajeron boletas de sanidad espedidas por las autoridades marítimas de los puertos en que tocaron, visadas por cónsules nacionales o estranjeros respectivamente. Termina diciendo lo siguiente:

«—Es regla jeneral, señor Comandante Jeneral, que los capitanes de los vapores que viajan haciendo escala en puertos de diferentes naciones, tengan especial cuidado de aperarse de la boleta de sanidad de la autoridad respectiva, visada por el Cónsul de la nacion a que pertenece. Así, por ejemplo, partiendo de Vigo a Lisboa, es de indispensable necesidad vayan provistos de su boleta de sanidad visada por el Cónsul de Portugal; del mismo modo,

para tocar en Rio Janeiro, ha de hacérsela visar por el Cónsul del Brasil, i así sucesisamente hasta llegar a Montevideo, donde se provee de la boleta respectiva visada por el Cónsul de Chile acreditado en ese lugar. Este órden de cosas observado por los vapores del Estrecho lo considero perfectamente correcto, por cuanto esta Capitanía al recibir las embarcaciones procedentes del estranjero, tiene cuidado de fijarse especialmente en la del último puerto en que hizo escala, i si viene con todos los antecedentes que prescribe el artículo 16 del Reglamento de sanidad marítima.

Por lo espuesto, creo, señor Comandante Jeneral, que no hai lugar al reclamo del señor Cónsul de Vigo; sin embargo, US., con mejor acuerdo, puede definir si el art. 16 tiene mayor alcance que el que dejo indicado».

El señor Ministro de Relaciones Esteriores hace algunas observaciones sobre el precedente informe. Dice: «Pero no divisa el infrascrito como puedan considerarse cumplidos los requisitos del art. 16 del Reglamento de sanidad marítima sino se exije en la boleta de sanidad (la que debe ser una sola, segun el art. 17) la visa del Cónsul chileno en los anteriores puertos de escala».

«Uno de los fines primordiales que se persiguen en el establecimiento de consulados chilenos en los puertos marítimos estranjeros es, a no dudarlo, el poder garantir con certificados de funcionarios de la República la condicion verdadera de la boleta de sanidad que trae la nave que se dirije a Chile, i es evidente que no está exenta de peligros una práctica que hace hasta cierto punto nugatorios estos altos propósitos. Por lo demas, el art. 16 del Reglamento arriba citado exije espresamente la intervencion del Cónsul chileno en la espedicion de las boletas de sanidad de las naves que se dirijen a Chile, sin hacer distincion entre las que son de escala i las que no lo son. «En todo caso, dice el artículo, deben (las boletas) ser visadas por aquel funcionario para los efectos del art. 11».

«El art. 11 establece, por su parte, que la boleta limpia sufrirá el trato de la sucia cuando es espedida sin el visto bueno del Cónsul chileno si lo hubiere».

La respetable opinion del señor Ministro de Relaciones Esteriores está visiblemente de acuerdo con el testo del Reglamento de sanidad marítima. Mas, aunque la práctica actual, que no es de fecha reciente, se encuentre en oposicion con el tenor de los citados artículos de este reglamento, debiera, en mi concepto, conservarse, no solo porque no se aparta del espíritu que domina en ellas, sino tambien porque las facilidades de comunicaciones i las conveniencias del comercio marítimo aconsejan desembarazar a éste de toda traba innecesaria.

El inciso 2.° del citado art. 16, dice: «En el estranjero corresponde a los Cónsules chilenos otorgar a los buques nacionales i a los estranjeros *que se*

dirijan a Chile, las boletas de sanidad, siempre que no las espidiesen las autoridades locales. En todo caso, deben ser visadas por aquel funcionario para los efectos del art. 11, que hace sufrir el tratamiento de la sucia a la boleta limpia de sanidad espedida sin el visto bueno del Cónsul chileno».

Hase entendido en la práctica que la disposicion de este inciso 2.° del art. 16 se refiere a los buques que emprendan viaje directo de un puerto estranjero a los de Chile; interpretacion que no es tampoco del todo desechable, porque no pugna con el tenor literal del artículo, que se presta mui bien a esta como a la interpretacion contraria, por no hacer distincion alguna según se ha observado ántes, entre los viajes directos i los de carrera fija con escala en diferentes puertos.

El artículo 17 precisa algo mas la primera interpretacion al disponer que: «La boleta de sanidad otorgada en el puerto de salida se hará visar en el de escala conjuntamente con el diario de navegacion». «Toda nave, agrega, no deberá tener mas que una sola boleta de sanidad».

No podria, a pesar de todo esto, decirse que la práctica actual es contraria en absoluto a estas prescripciones del artículo 17, porque un viaje de puertos estranjeros lejanos, aunque sea directo, obliga necesariamente a hacer escala para la provision de víveres frescos, de combustible, o para satisfacer alguna otra necesidad.

Mas, aun cuando la práctica no se halle en absoluto divorcio con el reglamento de sanidad marítima, debo reconocerlo de nuevo que guarda mas perfecta armonía con sus disposiciones la opinion que exije, aun a los vapores de carrera fija con escala en numerosos puertos, la visa de la boleta de sanidad por el Cónsul chileno que hubiere en cada uno de ellos.

Siendo así, ¿convendrá restablecer la observancia literal i estricta del reglamento? Absolutamente no, porque la práctica actual consulta el cumplimiento de los fines que él se propone, i liberta, por otra parte, al comercio marítimo de trabas i dispendios innecesarios.

En un viaje directo de un puerto estranjero a los de Chile, debe la nave, dice la práctica, venir provista de boleta de sanidad espedida por la autoridad del puerto de salida i visada por Cónsul chileno.

¿Hace escala esta nave en algun puerto? Su boleta de sanidad debe allí visarse junto con el diario de navegacion por el Cónsul chileno si existe. Así lo prescribe el Reglamento, i puede decirse que tambien la práctica.

El punto de discrepancia entre el uno i la otra se refiere al solo caso de carrera fija con escala en varios puertos, como sucede con los vapores del Estrecho, que proceden de Burdeos i recorren muchos puertos del Atlántico i del Pacífico.

El reglamento parece exijir, en este caso, que la nave haga visar su boleta de sanidad por el Cónsul chileno en cada puerto estranjero de escala. La

práctica se contenta con el visto bueno del Cónsul existente en el puerto estranjero mas cercano a los de Chile.

Para garantirse de la exacta noticia de venir la nave en perfecto estado de sanidad o contajiada, no se necesita que su boleta consigne ocho, diez o mas visto-buenos. Si en el último puerto estranjero en que hizo escala fué visitada por los ajentes de la autoridad local i encontrada sana, i así lo certifica nuestro Cónsul no habria razon para obligarla a acreditar este mismo hecho con numerosas otras certificaciones.

Supóngase que a todas las naciones se les ocurriera obligar a los buques que llegan a sus puertos a venir provistos de tantas certificaciones de sanidad como fueran los de escala i el número de cónsules que en cada uno de estos existieren: fácilmente se concibe cuan grande embarazo produciria esta exijencia, sobre todo a naves que se detienen mui corto espacio de tiempo en cada puerto, para recorrer todas las oficinas consulares i recabar de cada una el visto-vueno respectivo, cargando, por otra parte, con el gravámen de los muchos pagos de derechos por este servicio consular.

No es esto una hipótesis exajerada, porque si es necesario para garantirnos de la verdad de una boleta de sanidad que esta venga visada por todos los Cónsules chilenos existentes en los diversos puertos estranjeros que una nave recorra ántes de llegar a los nuestros, es lójico suponer que todas las demas naciones adopten esa misma regla, ya que se la considera necesaria i ya que en el comercio estranjero se procura siempre uniformar las reglas que deben gobernarlo.

I si aun discurriendo en abstracto no se encuentra fundamento a la exijencia de tantas certificaciones de sanidad cuantos puertos son los de escala, mayor inclinacion se esperimenta contra esa exijencia, tomando en cuenta la rapidez con que se trasmiten las noticias de toda epidemia contajiosa, cuando se manifiesta en cualquier puerto comercial del mundo.

Antes de zarpar de él nave alguna, habrá circulado telegráficamente la noticia de la infeccion por todos los pueblos comerciales, tengan o no relacion con el infestado, siendo la boleta sucia una tardía repeticion de aquella misma noticia.

Si esto es perfectamente exacto, entónces no hai fundamento alguno que abone la exijencia de la multiplicidad de certificaciones de sanidad, i por consiguiente aun cuando alguna prescripcion la estableciera con claridad inequívoca, debiera derogarse, por ser innecesaria i dar ocasion a entorpecimientos i dispendios que deben escusarse.

Por las consideraciones espuestas, soi de parecer que las naves, en sus viajes directos de puertos estranjeros a los de Chile, deben venir con boleta de sanidad espedida, o por lo ménos visada por el Cónsul chileno si allí existe, sin perjuicio de hacerla visar tambien en los puertos a donde tuvieren que

hacer escala, como lo prescriben los artículos 16 i 17 del Reglamento de Sanidad Marítima; pero que las naves de carrera fija que tocan segun su itinerario en varios puertos estranjeros, cumplen el requisito de acreditar su estado sanitario con la certificacion que a este respecto espida en el puerto mas cercano a los nuestros el Cónsul chileno.

No veo inconveniente para una disposicion de esta especie, aunque ella pugnara con el testo de algunos de los artículos del Reglamento de Sanidad Marítima, que no es lei ni tiene fuerza de tal. Es verdad que en el preámbulo de ese reglamento, espedido por S. E. el Presidente de la República el 18 de Octubre de 1878, se citan los artículos 46, 54, 123 i 140 de la lei de Navegacion; pero en ninguno de ellos se autoriza para dictar un Reglamento de Sanidad Marítima, i ménos con fuerza de lei. Por lo cual debe entenderse que S. E. lo espidió a virtud de las facultades que le confiere el artículo 81 de la Constitucion del Estado, i que puede, en consecuencia, modificarlo cuando i como lo estime conveniente».

Por lo espuesto en la precedente vista, que este Departamento acepta en todas sus partes, no se ha estimado prudente innovar la práctica establecida, ya que la contraria, sin ventaja de ninguna especie, acarrearía trabas i perturbaciones en el comercio marítimo; i espero que, si V. S. llega a convencerse del mismo resultado, se ha de servir impartir órdenes a los Cónsules de la República en el estranjero para que se ciñan estrictamente a la vista anteriormente trascrita, que no es otra cosa que la esposicion filosófica de la razon de ser de la práctica en el dia vijente.

Dios guarde a V. S.

M. García de la Huerta.

Al señor Ministro de Relaciones Esteriores.

---

163. Médicos de Ciudad.—Se dicta el reglamento para los médicos de ciudad.

Santiago, 31 de Diciembre de 1887.

Teniendo presente que no existe disposicion alguna que determine los deberes i atribuciones de los médicos de ciudad creados en las cabeceras de departamentos i otros centros de poblacion por la lei de presupuestos, i que hai verdadera conveniencia en reglamentar este ramo del servicio público;

En uso de la facultad que me confiere la parte 2.ª del artículo 82 de la Constitucion Política, i visto lo dispuesto en el item de la partida 47 del presupuesto del Interior para 1888, promulgado el 30 del presente mes,

Decreto el siguiente

Reglamento para los médicos de ciudad

Art. 1.° Los médicos de ciudad, ya sea que presten sus servicios en las cabeceras de departamento o en otros centros de poblacion, tendrán las siguientes obligaciones:

1.ª Prestar sus servicios profesionales en el hospital i lazareto del lugar de su residencia;

2.ª Asistir diariamente a la dispensaría durante el tiempo que fuere necesario para atender a los enfermos que los soliciten;

3.ª Visitar los cuarteles, cárceles i demas establecimientos penales, para inspeccionar el aseo e hijiene de los mismos i prestar sus servicios profesionales a los detenidos cuando el establecimiento no tuviese médico especial;

4.ª Informar a la autoridad administrativa sobre todos los asuntos relativos a la salubridad pública i demas que le sometan a su consideracion;

5.ª Informar a la autoridad judicial sobre todo asunto médico-legal en que les pida su dictámen, debiendo practicar los reconocimientos i autopsias que fueren necesarios;

6.ª Inspeccionar las boticas i droguerías para comprobar la buena calidad de los medicamentos que espendan i velar por que se observen los reglamentos respectivos;

7.ª Reconocer profesionalmente a los empleados públicos que soliciten licencia por motivos de salud i a los que inicien espediente de jubilacion, en aquellos casos en que no puedan trasladarse a Santiago, pasando estos informes a la autoridad administrativa del lugar en que funcionen;

8.ª Reconocer a los individuos que se enrolen en los cuerpos de la Guardia Nacional;

9.ª Informar a la autoridad administrativa acerca del estado mental de las personas que estuvieren detenidas en los cuarteles de policía, para ser remitidas a la Casa de Orates de Santiago;

10.ª Comprobar las defunciones de las personas que se les indique, tanto por la autoridad administrativa como judicial, siempre que no hayan facultativos encargados especialmente de este servicio.

Art. 2.º El médico de ciudad deberá asistir, siempre que sea necesario, a las comisiones de policía sanitaria de la Municipalidad respectiva, para dar su opinion sobre las medidas hijiénicas que deban adoptarse, i en caso de epidemia formará parte de la Junta Departamental de Salubridad que se establezca con arreglo a la Ordenanza de 10 de Enero del presente año.

Art. 3.º En los puertos de la República en que no hubiere médicos de bahía, el de ciudad tendrá las obligaciones que a dichos empleados les encomienda el Reglamento de Sanidad Marítima de 18 de Octubre de 1878.

Art. 4.º En aquellas ciudades en que exista mas de un hospital, se señalará al médico de ciudad el establecimiento en que deba prestar sus servicios por la Junta de Beneficencia correspondiente, la que tambien podrá dividir la asistencia de los hospitales entre el médico de ciudad i los demas que creyere necesario, siempre que el número de enfermos fuere excesivo.

Lo mismo se observará respecto de los lazaretos i dispensarías.

Art. 5.º Cuando en una misma poblacion hubiere mas de un médico de ciudad, se turnarán semanalmente en sus funciones, sin perjuicio de dividir entre ellos la respectiva Junta la asistencia de los establecimientos de beneficencia.

Art. 6.º Los médicos de ciudad prestarán sus servicios dentro del territorio del departamento, salvo que hubiese otros en algunas poblaciones del mismo, los cuales deberán servir dentro de los límites de la subdelegacion a que dicha poblacion corresponda.

Art. 7.º Los médicos de ciudad de Santiago estarán exentos

de las obligaciones espresadas en los números 1.° i 2.° del artículo 1.°

Art. 8.° Los médicos de ciudad tendrán los siguientes sueldos anuales que se consultarán en la lei de presupuestos:

Tres mil pesos ($ 3,000) los de Santiago i Valparaiso;

Dos mil cuatrocientos pesos ($ 2,400) el de Ancud;

Dos mil pesos ($ 2,000) los de Tacna, Iquique, Antofagasta i Copiapó;

Mil ochocientos pesos ($ 1,800) los de Vallenar, la Serena, Concepcion i Llanquihue;

Mil quinientos pesos ($ 1,500) los de Arica, Pisagua, Ovalle, San Felipe, Rancagua, San Fernando, Curicó, Talca, Linares, Cauquenes, Chillan, Los Anjeles, Angol, Temuco, Lebu, Valdivia, Carelmapu i Castro;

Mil doscientos pesos ($ 1,200), los de los demas departamentos, con escepcion de Casablanca;

Mil pesos ($ 1,000) el de este último departamento i los de las poblaciones de Chañarcillo, Rere i Maullin;

Seiscientos pesos ($ 600) los de Viña del Mar i San José de Maipo.

Los demas médicos que se establezcan tendrán los sueldos que les asigne la lei de presupuestos.

Art. 9.° Cuando los médicos de ciudad tuvieren que ausentarse, en ejercicio de sus funciones, a mas de una legua de los límites urbanos de la poblacion, gozarán de un viático diario de doce pesos, sin derecho a abono alguno por los gastos de trasporte.

Art. 10. Los médicos de ciudad, por el desempeño de sus funciones, tendrán los sueldos i viáticos que se señalan en el presente decreto, i no podrán cobrar de los particulares o del Fisco ninguna otra remuneracion especial.

Anótese, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Aníbal Zañartu.

Nota.—Agregaremos los dos decretos siguientes que complementan el reglamento anterior.

Santiago 7 de Agosto de 1889.

Habiéndose suscitado algunas dudas acerca de la residencia obligatoria de los médicos de ciudad dentro de los límites urbanos del pueblo en que desempeñan sus funciones, i teniendo presente:

1.° Que la prestacion de sus servicios en el hospital i lazareto del lugar en que residen i la asistencia diaria a la dispensería que impone a estos empleados el artículo 1.° del reglamento de 31 de Diciembre de 1887, supone la obligacion de permanecer constantemente en el pueblo;

2.° Que la obligacion de prestar sus servicios dentro del departamento, impuesta por el artículo 7.°, se refiere únicamente a la estension del territorio dentro de la cual pueden ser comisionados por la autoridad administrativa o judicial de la localidad; i

3.° Que el viático diario de doce pesos que el artículo 9.° concede a los mismos médicos, cuando en el desempeño de alguna comision tuviere que ausentarse a mas de una leguna de los límites urbanos del pueblo, indica que la ausencia debe considerarse como estraordinaria, puesto que se la remunera con emolumentos tambien estraordinarios,

Decreto:

Se declara que los médicos de ciudad deben residir dentro de los límites urbanos del pueblo en que prestan sus servicios, i que no pueden salir de ellos sino en virtud de licencia o comision conferida por la autoridad competente.

Anótese, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Demetrio Lastarria.

Santiago, 4 de Diciembre de 1890.

Considerando que al fijar el artículo 9.° del reglamento de 31 de Diciembre de 1887 en doce pesos el viático diario de que hubieran de gozar los médicos de ciudad, siempre que se ausentasen a mas de una legua de los límites urbanos de la ciudad de su residencia, se tuvo en vista remunerar los servicios estraordinarios que se prestasen durante un dia completo,

Se declara que cuando dichos médicos empleen el desempeño de su comision una parte del dia, solo tendrán derecho a la remuneracion, que se les asigne en el decreto de pago respectivo.

Anótese, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Claudio Vicuña.

I por último citaremos el decreto de 2 de Febrero de 1854 que invistió a los médicos de ciudad del carácter de delegados del Protomedicato i les encargó las funciones que éste ejerce en Santiago i entre otras:

«Art. 2.° Contraerán principalmente su atencion a la inspeccion i visitas de boticas, a la correccion de los abusos que se noten en el ejercicio de la medicina i a las medidas de policía sanitaria que cada localidad requiere.»

Véanse asimismo los artículos 24 i 26, número 11 de la lei de 22 de Diciembre de 1891.

---

164. Naves estranjeras en viaje a puertos de la República. —Sancion en que incurren las que no traen visadas su patente en forma debida.

Santiago, 17 de Abril de 1894.

Los artículos 11 i 16 del Reglamento de Sanidad Marítima, prescriben que las naves estranjeras que se dirijen a puertos de la República deben hacer visar la respectiva boleta por el Cón-

sul de Chile acreditado en el puerto de salida i en el caso de no haberse cumplido con este requisito, la boleta se considerará sucia, debiendo someterse la nave a visita sanitaria de reconocimiento.

Esta es la única sancion establecida para las infracciones de la naturaleza indicada i a ella se someterá la barca británica *City of Adelaide*, a que alude el Cónsul de la República en Sidney en la comunicacion trascrita por US. a este Departamento en nota número 585, fechada el 25 del mes pasado, para cuyo efecto la Comandancia Jeneral de Marina ha dictado las órdenes convenientes.

Dios guarde a US.

J. A. ORREGO.

Al señor Ministro de Relaciones Esteriores.

---

165. Sanidad marítima.—Se dicta el reglamento respectivo.

Santiago, 18 de Febrero de 1895.

En vista de lo dispuesto en los artículos 46, 54, 123 i 140 de la lei de Navegacion, vengo en decretar el siguiente

Reglamento de Sanidad Marítima

TITULO I

Enfermedades epidémicas

Art. 1.° Las naves procedentes de puertos infestados quedan sujetas a la aplicacion de medidas sanitarias de carácter permanente.

Son puertos infestados los que el Presidente de la República

declare tales por haberse desarrollado en ellos la peste, fiebre amarilla, cólera mórbus u otras enfermedades igualmente graves, que den mérito a calificarlos de sospechosos.

Miéntras pende la resolucion suprema que se requiere por el inciso anterior, la autoridad administrativa del puerto, en su jurisdiccion, podrá hacer la referida declaracion, dando inmediatamente cuenta al Supremo Gobierno.

Art. 2.° La nave procedente de puertos en que se han desarrollado enfermedades graves e importables como el tífus, viruela maligna, desintería i otras que se suponen epidémicas, será sometida a medidas escepcionales, que se aplicarán solo al buque infestado i a sus enfermos, sin comprometer al pais de su procedencia, a las personas sanas i al cargamento.

TITULO II

Visita de naves

Art. 3.° Las visitas sanitarias de una nave, atendida su procedencia i condiciones hijiénicas, podrán ser de dos clases: *sumaria*, que la efectuará la autoridad marítima, i de *reconocimiento*, que será ordenada por la autoridad administrativa del puerto.

Art. 4.° A la visita sumaria queda ántes de ser admitida a libre plática, sujeta toda nave chilena o estranjera, de guerra o arribada forzosa, que llegue a puerto chileno. En ella el capitan de puerto, como ajente de la autoridad sanitaria, se instruirá de todas las circunstancias relativas al estado sanitario de la nave i de los puertos de su procedencia o escala. Para efectuar la visita sumaria deberá tomar el barlovento i próximo al costado de la nave someterá al capitan al interrogatorio del caso, haciéndose presentar a la vez la boleta de sanidad.

Art. 5.° La visita de reconocimiento se efectuará en los casos que a continuacion se espresan:

1.° Si la nave procedente del estranjero navega sin boleta de sanidad o no ha sido renovada en tiempo oportuno;

2.° Si procede de puerto infestado o con boleta sucia;

3.° Si hubiere tenido comunicacion sospechosa en la mar o hecho escala en puerto infestado o atacado de epidemia;

4.° Si durante la travesía se hubiere declarado a bordo alguna enfermedad epidémica, o se emprendiere viaje con persona atacada de la misma i no fuere desembarcada por lo ménos ocho dias ántes del arribo de la nave a puerto chileno;

5.° Si alguno de los tripulantes o pasajeros hubiere muerto de enfermedad contajiosa; i

6.° Si la carga se encontrare en estado de putrefaccion, o si se notaren accidentes o tuvieren datos que inspiren fundada desconfianza del estado sanitario de la embarcacion, cualquiera que sea el puerto de su procedencia.

Art. 6.° Si la visita sumaria no diere lugar a la de reconocimiento, se procederá inmediatamente a las demas visitas exijidas por las leyes i reglamentos fiscales, i se admitirá la nave a libre plática. En caso contrario el capitan de puerto, o su representante, suspenderá toda comunicacion, dando inmediatamente cuenta a la autoridad administrativa del puerto i notificará la suspension al capitan de la nave.

Art. 7.° La visita de reconocimiento se efectuará dentro de las veinticuatro horas siguientes a la notificacion prescrita en el artículo anterior i la ordenará la autoridad administrativa por sí o a instancias de la marítima, practicándola el médico de bahía o su reemplazante, i a falta de éste, el de ciudad o el que haga sus veces.

Art. 8.° Si practicada la visita de reconocimiento resultare que a bordo de la nave reina un perfecto estado de salud, los que se encontraren comprendidos en los incisos 1.°, 2.°, 3.° i 6.° del artículo 5.° se pondrán en libre práctica por órden de la autoridad marítima, dando parte a la administrativa. En caso contrario i en el de los incisos 4.° i 5.° del artículo 5.°, la autoridad administrativa declarará la cuarentena de la nave, la que se notifica-

rá al capitan, quedando sometida a la jurisdiccion de la Junta de Sanidad, la que determinará la duracion i condicion de la cuarentena.

TÍTULO III

De las boletas de sanidad

Art 9.° Las boletas serán uniformes en todos los puertos de la República i se espedirán, segun modelo, por los ajentes de sanidad marítima, en conformidad al artículo 16.

Art. 10. En la boleta se consignarán:

1.° El nombre, clase, bandera, porte, armamento i puerto a que pertenece la nave;

2.° El destino i nombre del capitan i cirujano, número de tripulantes i pasajeros;

3.° La clase de cargamento;

4.° El estado hijiénico de la nave, salud de los tripulantes i pasajeros, número de enfermos i condiciones del agua i víveres;

5.° Condicion sanitaria del puerto i sus vecindades, clase i estragos de las enfermedades epidémicas que reinen a la fecha de la boleta.

Art. 11. Solo se espedirán dos clases de boletas: limpia, cuando no reina enfermedad alguna epidémica, i sucia, en los demas casos.

Toda boleta espedida en el estranjero, sea cual fuere su denominacion, sufrirá el trato de la sucia, aplicándose el mismo procedimiento a la limpia que haya mudado de carácter por los accidentes del viaje, a la alterada con raspaduras o enmendaturas no autorizadas en forma i a la espedida sin el V.° B.° de Consul chileno, si lo hubiere.

Art. 12. Se concederá boleta limpia a las naves que hayan sido sometidas a cuarentenas o medidas hijiénicas estraordinarias, una vez cumplidas i previo informe facultativo de un ajente de sanidad. Esta boleta adquiere el carácter de sucia con la

comunicacion de la nave con otra infestada o con puertos en las mismas condiciones.

Art. 13. Todas las naves deben estar provistas de las boletas de sanidad, i renovarlas dentro del plazo útil fijado en el artículo siguiente.

Art. 14. Solo se consideran válidas en Chile las boletas obtenidas en puertos estranjeros dentro de las cuarenta i ocho horas que preceden al decreto de zarpe.

Art. 15. No están sujetas a la renovacion de que habla el artículo 13, las naves que trafican entre puertos de Chile. Solo en el caso de enfermedades importables renovarán su boleta en el puerto infestado.

Art. 16. Las boletas se espiden en Chile por el capitan de puerto, como ajente de sanidad marítima. En los casos que reinen enfermedades contajiosas en el puerto o sus inmediaciones, deben ser autorizadas por los dos ajentes del distrito respectivo.

En el estranjero corresponde a los Cónsules chilenos otorgar, a los buques nacionales i a los estranjeros que se dirijan a Chile, las boletas de sanidad, siempre que no las impidieren las autoridades locales. En todo caso deben ser visadas por aquel funcionario para los efectos del artículo 11.

Art. 17. Con el V.° B.° puesto por un ajente de la autoridad sanitaria en el diario de navegacion, en virtud del artículo 123 de la lei de Navegacion, se admitirá a la nave a libre plática. La boleta de sanidad otorgada en el puerto de salida se hará visar en el de escala conjuntamente con el diario de navegacion.

Toda nave no deberá tener mas que una sola boleta de sanidad.

Art. 18. Cuando estalle alguna enfermedad epidémica en un puerto o sus cercanías, la autoridad encargada de espedir las boletas de sanidad consignará en ellas el hecho, tan pronto como haya sido declarado por la autoridad competente.

Igual procedimiento se observará cuando la enfermedad haya cesado.

TITULO IV

Medidas sanitarias ántes del viaje

Art. 19. El capitan de una nave chilena que solicite boleta de sanidad, en época de epidemia o de que reine alguna enfermedad importable, la solicitará de la autoridad marítima, la que la concederá, previo informe facultativo del estado sanitario de la nave.

Art. 20. La nave que fuere sometida a medidas de cuarentena o espurgos, no procéderá a tomar un nuevo cargamento sin que previamente se comprueben sus condiciones hijiénicas.

Art. 21. La autoridad sanitaria impedirá que se haga a la mar una nave con personas atacadas de enfermedades contajiosas o conduciendo sustancias animales o vejetales infectas o en estado de putrefaccion.

Art. 22. Las naves estranjeras que soliciten boletas de sanidad de la autoridad chilena en época de epidemia, deben someterse previamente a las condiciones de los artículos anteriores.

Art. 23. Los espacios ocupados por las personas o sustancias a que se refiere el artículo 21, se desinfectarán ántes de la partida. Las ropas usadas por los pacientes durante la enfermedad, ya sea que se desembarquen o fallezcan, serán destruidas a fuego; i los objetos de su pertenencia i de las inmediaciones del lugar habitado, se sujetarán a una rigorosa desinfeccion.

TITULO V

Medidas sanitarias durante el viaje

Art. 24. Serán obligados a embarcar cirujano i estufa de desinfeccion por el vapor bajo presion, los buques nacionales que salgan de puertos de Chile, llevando a bordo mas de ciento cincuenta personas. Igual obligacion tendrán las naves estran-

jeras que, reuniendo ese requisito, hagan la navegacion del cabotaje.

Esceptúanse los buques de vela o de vapor que se ocupan de la navegacion del cabotaje.

Art. 25. El cirujano es obligado a asistir a todo hombre enfermo, herido o mutilado; a dictar todas las medidas que crea necesarias para la mejor condicion hijiénica de la nave; a oponerse al embarque de sustancias infectas o putrefactas, pedir que sean arrojadas al mar, i en caso contrario, protestar; a llevar un rejistro especial en que se anotarán con exactitud las enfermedades ocurridas durante el viaje, su carácter i desarrollo, especificando los casos en que se hubiere comunicado con otra nave.

Art. 26. A falta de cirujano, los datos relativos al estado sanitario i comunicaciones en el mar a que se refiere el artículo anterior, se recojerán por el capitan i se consignarán en el diario de navegacion.

Art. 27. En caso de enfermedad pestilencial o sospechosa, los pacientes se colocarán en parajes aislados, bien ventilados i separados de los otros enfermos. Las ropas que hayan usado durante el curso de la enfermedad, serán arrojadas a la mar i echadas a pique, si no se cuenta con aparatos de desinfeccion a vapor bajo presion.

Los demas efectos de pertenencia del convaleciente, junto con los objetos colocados en las inmediaciones del espacio ocupado por el enfermo i este espacio mismo se someterá a una rigorosa desinfeccion.

Art. 28. En caso de fallecimiento a bordo, el cadáver será arrojado al mar veinticuatro horas despues, i tomadas las precauciones suficientes para que no pueda permanecer a flote. El plazo se reducirá si apareciesen señales inequívocas de descomposicion o si la enfermedad hubiere sido contajiosa.

TITULO VI

Medidas sanitarias concluido el viaje

Art. 29. El jefe de una nave que llegue a un puerto de la República está obligado:

1.° A impedir toda comunicacion ántes de ser visitado por la autoridad sanitaria;

2.° A respetar i obedecer las leyes i los reglamentos de sanidad marítima i las disposiciones de la autoridad competente emanadas de ellos;

3.° A contestar al interrogatorio que se le dirija, declarando sobre todos los hechos i datos que puedan interesar a la salubridad pública;

4.° A fondear su nave en el lugar que se le designe por el ajente de sanidad respectiva;

5.° A dirijirse en su bote al lugar que le señale la autoridad sanitaria i hacerle entrega de los papeles de su buque con las debidas precauciones; i

6.° A dar las esplicaciones que se le pidan.

Art. 30. Quedan sometidos a las obligaciones impuestas por el artículo anterior, los pasajeros i jente de mar, prácticos i demas personas que aborden la nave para entrarla a puerto. La misma regla se observará con las embarcaciones que prestaren ausilio a una nave náufraga o en peligro, corriendo, en este caso, los gastos i sueldos o salarios de los ausiliares, a cargo de la nave socorrida.

Si existiere a bordo un cirujano de dotacion, debe declarar en conformidad al interrogatorio del inciso 3.°, artículo 29 i presentar, si fuere requerido, un informe por escrito sobre los accidentes del viaje, que se relacionen con la salubridad pública.

TITULO VII

Cuarentena i espurgos

Art. 31. Declarada la cuarentena en virtud del artículo 8.°, la autoridad marítima, como ajente de sanidad, la hará cumplir en conformidad a las disposiciones de este Reglamento.

Art. 32. La cuarentena impuesta será de observacion o de rigor, una i otra con la duracion que en virtud de sus facultades determine la Junta de Sanidad. Esta podrá rever sus disposiciones, i dar permiso para que la nave cambie de fondeadero en los casos que lo tenga a bien.

Art. 33. La cuarentena de observacion se aplicará, sino hubiere habido lugar a la comunicacion en virtud del artículo 8.°, en los casos siguientes:

1.° Si la nave procede de puerto infestado;

2.° Si trae boleta sucia;

3.° Si hubiere hecho escala en puertos sospechosos o atacados de enfermedad sospechosa;

4.° Si en los puertos de procedencia de la nave, o durante su travesía, se presentaren casos de las enfermedades epidémicas a que se refiere el artículo 2.°, aplicándose la cuarentena solo al buque i a los enfermos.

5.° Si la carga se encontrare en estado de putrefaccion, aplicándose la cuarentena solo a ésta i al buque; i

6.° Si el fallecimiento a que se refiere el inciso 5.° del artículo 5.° acaeciere por lo ménos ocho dias ántes del arribo de la nave al puerto.

Art. 34. La cuarentena de observacion consiste, salvo las escepciones de los incisos 4.° i 5.°, del artículo 33, en mantener incomunicados, durante un tiempo que no exceda de cuarenta i ocho horas, contadas desde la notificacion a la nave, a los tripulantes i pasajeros, pudiendo estos últimos ser trasbordados a un ponton o a un lazareto.

Esta cuarentena no exije el desembarque del cargamento, pero éste se ventilará abriendo las escotillas i colocando en ellas las mangueras de ventilacion necesarias. Este mismo procedimiento se observará con todos los departamentos de la nave i a mas se desinfectarán las ropas de los pasajeros i tripulantes. Estos últimos objetos se pueden espurgar en tierra, en lazaretos de observacion u otro sitio adecuado.

Los navíos que hayan tenido casos de enfermedad pestilencial exótica durante la travesía, pero ninguna en los últimos ocho dias, sufrirá una cuarentena de cuarenta i ocho horas, durante las cuales serán perfectamente desinfectados; pero si se trata de un buque desprovisto de médico i de estufa de desinfeccion, esta cuarentena durará el doble.

Art. 35. Durante la cuarentena de observacion se prohibe desembarcar los artículos o jéneros del cargamento si los pasajeros no han abandonado la nave, salvo los metales, objetos minerales, numerario i la correspondencia oficial i privada que se admitirán desde luego.

Art. 36. Si en el caso del artículo anterior la nave cuarentenaria solo hace escala, podrá desembarcar pasajeros i mercaderías sujetándose a las precauciones que indique la autoridad sanitaria.

Art. 37. La cuarentena de rigor afecta a la nave i a todo lo que ella contenga, esceptuando la correspondencia i el numerario, i se aplicará en los casos siguientes:

1.° Si en las travesías se hubieren declarado a bordo algunas de las enfermedades indicadas en el artículo 1.°;

2.° Si se emprendiere viaje con alguna persona atacada de cualesquiera de las enfermedades mencionadas en el inciso anterior i no hubiera fallecido o desembarcado ocho días ántes del arribo de la nave a puerto chileno;

3.° Si alguno de los tripulantes o pasajeros hubiere muerto de alguna de las enfermedades indicadas en el artículo 1.°, siempre que el caso ocurra una vez fondeada la nave o dentro de los ocho dias anteriores a su arribo; i

4.° La cuarentena de observacion pierde este carácter por accidentes contajiosos ocurridos en el lugar en que se purga, i ella pasa a ser de rigor.

Art. 38. La correspondencia oficial i privada i el numerario de que sea portadora una vez en cuarentena rigorosa, serán desembarcados sin necesidad de someterlos a medidas de desinfeccion.

Art. 39. En la cuarentena rigorosa se desembarcarán todos los enfermos, pasajeros i personas que no pertenezcan a la dotacion útil de la nave i se les trasbordará a un ponton o lazareto sucio. Igual operacion se efectuará con los objetos siguientes: ropas de uso i efectos de la tripulacion i pasajeros, camas de los mismos i demas objetos que la Junta de Sanidad califique susceptibles de infeccion.

Art. 40. Los efectos del cargamento no mencionados en el artículo anterior, se ventilarán abriendo las escotillas i colocando en ellas las mangueras de ventilacion necesarias.

Tanto en las cuarentenas de observacion como en las de rigor se tomarán las medidas siguientes:

1.° Evacuar el agua de la sentina despues de desinfectarla; i

2.° Sustituir con una buena agua potable la que traia el buque.

Art. 41. La nave sujeta a cuarentena rigorosa, despues de cumplir con los requisitos de los artículos anteriores, se someterá a oportunas desinfecciones i tomará todas las medidas hijiénicas que reclame su estado, a juicio de la autoridad sanitaria.

Art. 42. La cuarentena de rigor para los pasajeros i demas personas indicadas en el artículo 39, se cuenta desde el dia de su traslacion; i para el buque i los que han permanecido a bordo desde el dia en que se desembarquen las personas i objetos mencionados en el mismo artículo.

Art. 43. Las naves sometidas a cuarentena rigorosa i que hacen escala en algun puerto de la República, pueden desembarcar sus pasajeros i mercaderías, trasportándolos a un lazareto con las precauciones que acuerde la Junta de Sanidad, para que purguen la cuarentena impuesta. Si en el puerto de escala no

hubiere lazareto, se le prestarán a la nave los ausilios convenientes i posibles a fin de que pueda trasladarse al lazareto de un puerto vecino.

Art. 44. Cuando el Presidente de la República, con informe del Consejo Superior de Hijiene, haya declarado en conformidad a la lei de policía sanitaria, clausurados los puertos de la República, ninguna medida sanitaria podrá llegar al estremo de rechazar o despedir un buque sin prestarle los ausilios necesarios.

Podrán aplicarse medidas especiales i estra-reglamentarias cuando se trate de naves o buques con aglomeracion de tripulantes i pasajeros, especialmente naves o buques de inmigrantes i cuando se trate de naves o buques de malas condiciones hijiénicas.

Art. 45. La nave puesta en cuarentena rigorosa puede hacerse a la mar.

En la boleta de sanidad se consignará el hecho, las circunstancias que ha producido la cuarentena i el número de dias que han descontado con la cuarentena impuesta.

Art. 46. Los ausilios en medicina, víveres, aguada, etc., con que deba proveerse a la nave en cuarentena, se harán a sus espensas i se determinarán por la Junta de Sanidad, de acuerdo con el consignatario o cónsul respectivo.

A falta de cónsul o consignatario, la Junta de Sanidad adoptará las medidas que con este objeto crea convenientes.

Las medicinas, víveres i demas artículos, se trasmitirán a la nave en cuarentena por medio de un bote que se mantendrá en el sitio que se le determine, con bandera amarilla. A este bote se trasladarán los artículos mencionados, evitando todo contacto.

TÍTULO VIII

De los lazaretos

Art. 47. Los lazaretos o establecimientos que en tierra, las autoridades administrativas o la lei, destinen para que los pasa-

jeros purguen su cuarentena o sean atendidos los enfermos i los pontones o establecimientos marítimos destinados al mismo objeto, quedan sometidos a la Junta de Sanidad o a las autoridades especialmente designadas para dirijir las estaciones sanitarias.

Art. 48. Los lugares destinados para espurgos de mercaderías o animales, quedan sometidos a la Junta de Sanidad.

Art. 49. El lugar del fondeadero en que un buque ha de cumplir su cuarentena, se fijará por la Junta de Sanidad en conformidad al inciso 4.° del artículo 66.

Art. 50. Toda nave cuarentenaria debe mantener visible en uno de sus palos una bandera amarilla, la letra *Q* del Código Internacional de señales: Con la misma señal se distinguirá todo lugar, embarcacion menor, balsa u otro objeto perteneciente al cargamento o nave en cuarentena, siempre que estén bajo la jurisdiccion de la Junta de Sanidad. La bandera se quitará cuando se admitan los objetos a libre circulacion.

TÍTULO IX

Arancel sanitario

Art. 51. Las visitas sumarias que los ajentes de sanidad practiquen a bordo de las naves que arriben a puerto chileno son gratuitas.

Art. 52. Las visitas de reconocimiento efectuadas por un cirujano de nombramiento oficial, en conformidad al artículo 7.°, son gratuitas.

Cuando por implicancia o falta de éste se nombrare otro facultativo, serán remunerados sus servicios con la cantidad de cinco pesos por cada visita.

Art. 53. Las visitas sucesivas que hagan los cirujanos comisionados por la autoridad sanitaria, se remunerarán en conformidad al inciso 2.° del artículo anterior, pero los gastos serán de cuenta de la nave.

Art. 54. Las visitas que se hagan a una nave cuarentenaria a instancia de parte, se remunerará por ésta. La cuantía de la remuneracion, en caso de desacuerdo, se fijará por el juez de comercio.

Art. 55. Las boletas se darán i renovarán grátis, salvo el caso que el cirujano se traslade a bordo a examinar las condiciones hijiénicas de la nave, cuya visita se remunerará en conformidad al inciso 2.º del artículo 52.

Art. 56. El espurgo de los objetos de una nave en cuarentena que se haga en tierra, chata o ponton, es de cuenta del capitan; quien abonará los gastos que ocasione a juicio de la Junta de Sanidad si las partes no estuvieran de acuerdo.

TITULO X

De las autoridades sanitarias

Art. 57. Hasta que se dicte la lei de division del litoral i organizacion de los distritos sanitarios, cada subdelegacion marítima se considerará como un distrito dependiente del Intendente de la provincia.

Art. 58. En el puerto cabecera de cada subdelegacion marítima habrá una Junta de Sanidad marítima compuesta del subdelegado marítimo, médico de bahía, i a falta de éste, el de ciudad, i del empleado de aduana mas antiguo.

Art. 59. En los casos de ausencia o implicancia del médico, se reemplazará por el que designare la autoridad administrativa del puerto.

Art. 60. El médico de la Junta i el subdelegado marítimo son los ajentes de sanidad a que se refiere la lei de Navegacion i el presente Reglamento.

Art. 61. Las juntas de sanidad del litoral se comunicarán entre sí libres de porte, manteniéndose al corriente del estado sanitario del lugar i anunciarán la aparicion de cualquiera epidemia.

Art. 62. En los casos en que la Junta tome una medida hijié-

nica estraordinaria i de carácter jeneral, la comunicará para su aprobacion al Intendente de la provincia.

Art. 63. La Junta de Sanidad podrá requerir de la autoridad administrativa del puerto el uso de la fuerza pública para hacer cumplir sus disposiciones.

Art. 64. La Junta de Sanidad se reunirá a solicitud de uno de sus miembros o por citacion de la autoridad administrativa del puerto.

Art. 65. En las deliberaciones de la Junta de Sanidad tendrán voz los cónsules de las naciones que se relacionan con las medidas que ella trate de tomar.

Art. 66. Son atribuciones de la Junta de Sanidad:

1.ª La resolucion de las medidas de desinfeccion que deben adoptarse, segun las circunstancias, en los lugares de su dependencia, embarcaciones i cargamentos;

2.ª Determinar el modo i forma en que una nave cuarentenaria debe proveerse de víveres o ausilios;

3.ª Dictar medidas estraordinarias en los casos de un peligro inminente no previsto en las leyes i reglamentos, siempre que ellas sean indispensables para la conservacion de la salud pública; i

4.ª Fijar el puesto de la nave puesta en cuarentena de observacion.

Art. 67. La Junta de Sanidad es obligada a pasar anualmente un informe a la Comandancia Jeneral de Marina, detallando las medidas estraordinarias que haya tomado i las mejoras de que es susceptible el presente Reglamento.

TITULO XI

Disposiciones jenerales

Art. 68. Los Cónsules en conformidad al artículo 61 del Reglamento consular, comunicarán toda ocurrencia que afecte a las naves chilenas en materia de salubridad marítima.

Art. 69. Los capitanes de naves, armadores i demas personas que intervengan en el comercio marítimo son obligados a informar i declarar sobre las materias relacionadas con la salubridad marítima.

Art. 70. Los infractores de las disposiciones de la Junta de Sanidad i del presente Reglamento incurrirán en una multa de uno a cien pesos, salvo el caso que el delito se cometa en época de epidemia o contajio, en que serán puestos a disposicion del juez del crímen.

La multa se cobrará gubernativamente por la Junta de Sanidad.

Art. 71. La Comandancia Jeneral de Marina, de acuerdo con el Consejo Superior de Hijiene Pública, determinará los puntos del territorio donde podrán las naves i sus cargamentos de mercaderías purgar las cuarentenas de rigor.

Art. 72. La fuerza militar marítima i los resguardos de la República deberán prestar su ausilio i concurso a la ejecucion de las órdenes sobre cuarentena impuesta a las naves, respecto de las cuales sea necesario poner en vigor las precauciones establecidas.

Art. 73. Quedan derogados los reglamentos sobre cuarentenas marítimas i el decreto de 27 de Mayo de 1846 en la parte que fuere contrario al presente Reglamento.

Tómese razon i publíquese.

MONTT.

C. Rivera Jofré.

---

166. Plan de señales telegráficas.—Se aprueba un plan de señales telegráficas para el uso de los puertos de Constitucion, Tuman, Llico, Curanipe i Buchupureo.

Santiago, 24 Octubre de 1868.

Visto el plan de señales telegráficas para el uso de los puer-

tos de Constitucion, Tuman, Llico, Çuranipe i Buchupureo, formado por el capitan graduado de navío don Leoncio Señoret i lo informado por la comision nombrada por la Comandancia Jeneral de Marina para su exámen i revision,

Decreto:

Adóptese el mencionado plan de señales para el uso de los puertos de Constitucion, Tuman, Llico, Curanipe i Buchupureo.

Quedan sin efecto los planes de señales actualmente en uso de los puertos de Constitucion i Curanipe, aprobados por decretos supremos de 6 i de 9 de Marzo de 1855.

Tómese razon, comuníquese i publíquese, e imprímase el mencionado plan.

PEREZ.

Federico Errázuriz.

---

167. Policía marítima de Constitucion.—Se dicta el reglamento de policia marítima para el puerto de Constitucion.

Santiago, 31 de Noviembre de 1868.

He acordado i decreto el siguiente

Reglamento de policía para la bahía de Constitucion.

Art. 1.° Todo buque que entre o salga del puerto de Constitucion debe tener a su bordo el plan de señales mandado observar con el vijía del puerto i las banderas que corresponden a dicho plan bajo pena de diez pesos de multa.

Art. 2.° Cualquier buque que entrare, sin que se le hubiere puesto la bandera blanca por el vijía, o saliere sin que el capitan de puerto o práctico estuviere presente para dirijir sus maniobras, pagará una multa de veinticinco pesos i esta multa se au-

mentará hasta cien pesos, si la entrada tuviere lugar en circunstancias de estar izada la bola, señal de barra mala.

Art. 3.° Corresponde al práctico señalar la oportunidad de la entrada i salida de los buques como asimismo el calado que han de tener segun el estado i fondo de la barra, dando siempre previo aviso a la autoridad marítima.

Art. 4.° Es deber del práctico sondar i señalar con boya la canal, dirijir los buques a su entrada por medio de señales, auxiliarlos i hacerlos auxiliar cuando estén en peligro, cuidar de que se amarren conforme a lo prevenido en el art. 9.° de este reglamento, hacerlos desamarrarse i prepararse para tomar el remolque segun su turno, señalar la hora en que ha de estar listo el remolcador, cumplir con las órdenes del gobernador marítimo referentes al servicio i participar a este jefe todo lo que ocurra en la bahía.

Art. 5.° En ausencia del gobernador marítimo, corresponde al práctico la direccion de todas las maniobras que se han de hacer a bordo de los buques que entren o salgan, i los capitanes cuidarán de hacerlas cumplir estrictamente.

Art. 6.° En las cuestiones que puedan orijinarse entre el comandante del remolcador i el práctico respecto al servicio del primero, uno i otro se estarán a lo que disponga el gobernador marítimo.

Art. 7.° Todo buque entrante o saliente será auxiliado por los demas surtos en la bahía, siempre que lo considere necesario el capitan de puerto o práctico.

Art. 8.° A la llegada de un buque al puerto de Constitucion, el práctico señalará a su capitan el fondeadero que debe ocupar. No será lícito a ningun capitan cambiar de fondeadero, sin permiso de la autoridad marítima, bajo pena de veinticinco pesos de multa.

Art. 9.° Despues de señalado el fondeadero, el capitan fondeará a proa una ancla en direccion a la corriente con veinticinco brazas de cadena fuera de escobén, otra enterrada en la márjen de la via con la cadena correspondiente, i a popa tendrá una

codera con una ancla de suficiente peso en direccion al norte. Estas amarras se reforzarán i se duplicarán toda vez que lo determine así el práctico, por amenazar avenida del rio o temporal. No se pondrá boya alguna en las anclas para no incomodar los movimientos del vapor remolcador.

Art. 10. A todo buque que por defecto de dotacion de cables, anclas o cadenas, o por tenerlas en mal estado, se le considere en riesgo de desamarrarse i de causar daño a tercero, se le intimará que se surta en el mismo dia de los útiles que le falten, i en el caso de no verificarlo, será removido i amarrado a su costo en otro lugar que juzgue conveniente la autoridad marítima.

Art. 11. Si sobre el ancla o cadena de un buque debidamente fondeado, echare otro su ancla o cadena, el capitan de este deberá inmediatamente hacer levar i aclarar dicha ancla o cadena, so pena de una multa de veinte pesos i sin perjuicio de los cargos que le hiciere el primero.

Art. 12. Ningun buque podrá fondear a ménos de cuatro brazas distante de otro. El que estreche esta distancia i no enmiende luego que sea reconvenido será enmendado a su costa por el capitan de puerto.

Art. 13. Ningun buque se considerará debidamente fondeado, si no ha dado cumplimiento a los artículos 9.°, 11 i 12 de este reglamento, i será por lo tanto responsable de las averías que hiciere a otro, sin derecho al pago de las que sufriere por su parte.

Art. 14. Ningun buque podrá hacer de noche, fuera de urjencia repentina o de seguridad de sus amarras, maniobras de estivas, carga o descarga, que pidan luces estraordinarias, sin el conocimiento i licencia anticipada del capitan de puerto, so pena de treinta pesos de multa.

Art. 15. Todo buque que arribe con pólvora a bordo, dará, al llegar, aviso de ello al capitan del puerto i no podrá ningun buque trasbordar o embarcar dicho artículo, sin solicitar permiso del capitan de puerto, so pena de cien pesos de multa.

Art. 16. Cuando un buque tenga que cargar o descargar una

cantidad considerable de mercaderías, el capitan del puerto le señalará un fondeadero tan cercano al malecon o lugar del embarco o desembarco, como lo permitan la seguridad del buque i otras circunstancias.

Art. 17. Cuando un buque fondeado en un lugar conveniente para cargar o descargar, haya concluido su carga o descarga, cambiará su fondeadero al lugar que le indiquen el capitan de puerto. El buque que desatienda estas órdenes, será fondeado por el capitan del puerto a espensas del buque i pagará ademas una multa de doce pesos.

Art. 18. Ningun buque podrá entrar en grandes reparaciones, como dar quilla, fuego a sus fondos ni ménos dar humazos, sin licencia del capitan del puerto i sin las precauciones que éste dictare, so pena de cincuenta pesos de multa.

Art. 19. Se prohibe a todo buque calentar brea, alquitran o sebo en sus fogones, i en las embarcaciones atracadas a su costado, bajo pena de cincuenta pesos de multa al contraventor.

Al buque que necesite carenarse o hacer alguna otra reparacion en sus costados o arboladura, se le asignará por el capitan del puerto un lugar aparente para recibir la maestranza i materiales.

Art. 20. Ninguna embarcacion podrá abordar a otra que entre al puerto, sin que preceda la visita del resguardo i capitanía que ha de franquear la comunicacion, so pena de veinticinco pesos de multa, salvo el caso de varada o de peligro en que el capitan del puerto disponga que la embarcacion entrante sea auxiliada sin demora.

Art. 21. Toda embarcacion mercante que haya de quedar en entredicho por cualquiera causa, mantendrá su bandera nacional en el tope del trinquete, miéntras estuviere en el fondeadero jeneral i para todos será señal de que no deben comunicar con ella, so pena de una multa que podrá ser desde cinco hasta cincuenta pesos, segun el caso.

Art. 22. Se prohibe que en ningun buque mercante surto en la ría se disparen armas de fuego de cualquiera clase que sean,

i bajo pretesto alguno. Cada infractor de esta disposicion pagará una multa de diez pesos, o en su defecto sufrirá una prision de diez dias.

Art. 23. Si en el caso anterior no se pudiere averiguar quien ha sido el culpable o éste no se quisiere entregar, será responsable de las penas impuestas el capitan, o la persona que haga sus veces al tiempo del hecho.

Art. 24. En caso de pérdida, varada, correntada del rio u otro cualquier peligro o desgracia, es deber de todas las naves surtas en el puerto, prestarse mutuamente todos los auxilios posibles de jentes, anclotes, cadenas de que puedan disponer i en tales casos los capitanes deberán acudir o mandarán con el piloto su jente i embarcaciones a ponerse a las órdenes de la autoridad marítima, para hacer lo que ésta dispusiere, so pena de veinticinco pesos de multa. El capitan de puerto determinará la indemnizacion que deban abonar los socorridos, siempre que resulte pérdida o deterioro de artículos navales por la prestacion de los auxilios.

Art. 25. Se prohibe amarrar espías en las uñas de las anclas fondeadas o que estén sobre el banco, so pena de doce pesos de multa.

Art. 26. Ningun buque podrá negarse a admitir una espía que se le mande amarrar a bordo por disposicion del práctico, i ninguno podrá atravesar espías que incomoden el tráfico, sin licencia de la autoridad marítima, bajo pena de doce pesos de multa.

Art. 27. Todo capitan que licencie a algun marinero deberá darle un certificado que esprese la conducta del individuo i los motivos de su separacion.

Art. 28. Debiendo vijilar el capitan de puerto para que quede espedita una calle para la entrada i salida de los buques del fondeadero, la embarcacion que bajo cualquier pretesto embarazare el espacio señalado, pagará una multa de veinte a cincuenta pesos.

Art. 29. Cargada que sea una nave, será obligacion de la tripulacion permanecer a bordo dia i noche.

Art. 30. Cuando amenace avenida o temporal, todos los capitanes, pilotos i tripulacion se trasladarán a bordo de sus respectivos buques i permanecerán en ellos hasta que el práctico conceptúe pasado el peligro, so pena al capitan que no lo hiciere de veinticinco pesos de multa, i a los demas individuos del equipaje, lo que disponga la autoridad marítima.

Art. 31. Si en el caso del artículo anterior, un buque se hallare sin la jente que la autoridad marítima considere necesaria para la seguridad o para evitar que dañe a otros, el gobernador marítimo mandará a bordo los hombres que faltaren, haciendo el correspondiente cargo a los dueños o consignatarios.

Art. 32. No podrá embarcacion alguna lastrar ni deslastrar, sino con conocimiento del capitan de puerto i en el sitio que le señalare; i las faenas de lastre i deslastre, se harán con las precauciones marineras de encerados o velas desde la borda del buque hasta dentro de las lanchas, que impidan la caida de piedras o arena al rio, bajo la pena que impone en estos casos el decreto supremo de 26 de Noviembre de 1842, que son los siguientes:

1.° Por cualquiera cantidad de lastre sin licencia, diez pesos.

2.° Por tomarlo o descargarlo fuera del lugar señalado, quince pesos.

3.° Por defecto de las precauciones prevenidas para el recibo o descarga de lastre, veinte pesos.

4.° Por lanzar lastre al agua en el fondeadero hasta una tonelada, veinticinco pesos.

5.° Por lanzar lastre al agua en el fondeadero desde una hasta cuatro toneladas, cien pesos.

Por lanzar desde cuatro hasta diez toneladas, doscientos pesos.

Por lanzar desde diez adelante, trescientos pesos.

6.° Por cada una vez que se arrojen escombros o basuras desde la embarcacion, diez pesos.

7.° Por depositar los escombros fuera del lugar señalado, cinco pesos.

La mitad del valor de estas multas se entregará a los denunciantes i se procederá con el resto conforme a lo dispuesto por el referido decreto.

Art. 33. En iguales penas incurrirán las lanchas del tráfico que conduzcan piedras, ladrillos u otras especies sueltas sumerjibles, que puedan perjudicar al fondo, si no usan para su carga, trasporte o descarga, de las precauciones que se les adviertan por el capitan de puerto, semejantes a las espresadas de lastre i deslastre, debiendo justificar en los casos estraordinarios de alijo violento en el agua, por golpe de viento u otro fracaso, la urjente necesidad de haberlo hecho así por no perecer.

Art. 34. Se dispensa a los buques nacionales, al pasar la barra, la obligacion de tener izadas las banderas i el número que les corresponde en el Código de señales, por cuanto ellas pueden estorbar la maniobra que en dicho lugar debe practicarse con prontitud.

Art. 35. Ningun buque podrá salir del puerto siendo nacional, sin que su capitan haya presentado al gobernador marítimo: 1.° la licencia de salida firmada por el gobernador departamental; 2.° dos roles formados por él, en cuyo encabezamiento se esprese la clase, nacionalidad, nombre, toneladas i destino de la nave, i a continuacion la clase, nombre i nacionalidad de sus tripulantes, i los nombres i destinos de los pasajeros, si los hubiere; 3.° la contrata celebrada ante quien corresponda con su tripulacion para el viaje que está haciendo o que va a emprender, en que deberán estar especificados con toda claridad i sin dejar lugar a dudas, el socorro recibido o el sueldo que gana, las cantidades que haya recibido a cuenta de sus haberes vencidos, i la racion diaria a que tendrá derecho cada tripulante así como los deberes recíprocos del capitan i de su tripulacion. Uno de los roles quedará archivado i el otro con la licencia i la contrata serán devueltos al capitan con sello i V.° B.° del capitan de puerto.

Siendo la nave estranjera, su capitan presentará a mas de la licencia de estilo, un rol que ha de quedar archivado, firmado por el Cónsul o vice-Cónsul de su nacion, o en su defecto por su consignatario, en que se espresará el nombre de sus pasajeros i destinos.

Art. 36. Si en un mismo dia hubiere muchos buques listos para dar la vela, se procederá a su remolque, guardando el órden por el que han sido despachados por la aduana, a no ser que medien circunstancias estraordinarias de porte, calado i marcas que a juicio del gobernador marítimo hagan conveniente invertir este órden, en cuyo caso se sacará primero el que este jefe designe.

Art. 37. Antes de proceder a la carga de su nave, el capitan deberá informarse del práctico, sobre el calado que ha de tener su buque para salir sin peligro de la barra, i no podrá pasar del que se le señale.

Art. 38. El capitan que se propasare del calado que le ha sido señalado perderá el derecho de ser remolcado, i si por esta causa demorare su salida hasta otra marea, deberá pagar nuevo remolque.

Art. 39. El capitan que ocultare el verdadero calado de su buque, siendo éste mayor del que aparenta, pagará una multa de cincuenta pesos, de lo que la mitad pertenecerá al denunciante.

Art. 40. La cortadura del calabrote de remolque ejecutada a bordo de un buque remolcado, bajo el pretesto de no poder largarlo, será penada con una multa de cien pesos a favor del Fisco.

Art. 41. El capitan que no cumpliere inmediatamente con las señales que le haga el remolcador, será castigado con una multa de cinco hasta veinticinco pesos, segun la gravedad i las consecuencias de la desobediencia.

Art. 42. Un buque que ha pedido remolque i que no está listo a la hora señalada para ser remolcado, perderá su turno, i

si no alcanzare a salir en aquella marea, deberá pagar un nuevo remolque para hacerlo despues.

Art. 43. Los consignatarios serán responsables al inmediato pago de las multas en que por infracciones a este reglamento incurrieren las naves a su salida de este puerto.

Art. 44. Todos los concurrentes en la bahía deberán saber que a las nueve de la noche cesa toda comunicacion con tierra, que no sea por urjencia repentina o socorro, a ménos de preceder la correspondiente licencia del capitan del puerto, hasta el amanecer en que queda franqueada de hecho la comunicacion, para que cada uno se emplee como mejor le convenga.

Art. 45. Ningun individuo de las dotaciones de los buques surtos en la bahía podrá andar en tierra despues de las ocho de la noche sin una papeleta que acredite el permiso de su respectivo capitan; pues de lo contrario será recojido por la policía i entregado al siguiente dia al buque a que pertenezca, pagando éste una multa de cincuenta centavos por su aprehension.

Art. 46. Despues de puesto el sol es prohibido desembarcar en cualquiera parte del litoral, que no sea el muelle.

Art. 47. Tanto de dia como de noche, las embarcaciones fleteras u otras que conduzcan pasajeros no podrán estar cerca del muelle, sino para desembarcar o embarcar dichos pasajeros.

Art. 48. Todo individuo que fuere sorprendido embarcándose o desembarcándose en horas prohibidas, será conducido al depósito de la gobernacion marítima i pagará una multa de cincuenta centavos a favor del aprehensor.

Art. 49. En el caso de un incendio en la bahía, o en la ciudad, o de cualquier otro suceso estraordinario que reclame los esfuerzos de toda la poblacion, de hecho quedará comunicada la bahía con la ciudad, a fin de que puedan darse los auxilios convenientes.

Art. 50. Toda dificultad que se suscitare entre los capitanes de los buques sobre la intelijencia de este reglamento, será resuelta por el capitan del puerto.

Art. 51. Toda desobediencia: 1.° a los artículos de este re-

glamento en que no se especifique pena; 2.° a las órdenes del gobernador marítimo en el desempeño de su deber, sujetará al contraventor a una multa discrecional que le aplicará el gobernador marítimo, la cual no podrá exceder de cien pesos ni bajar de veinticinco.

Art. 52. Cuando por precipitacion de su salida o por cualquier otro motivo, un buque dejare en el fondeadero alguna de sus anclas, su dueño o consignatario tendrá que hacerla levantar en las veinticuatro horas subsiguientes, so pena de pagar una multa de diez pesos i a mas los gastos que hiciere el práctico para verificarlo.

Art. 53. Si levantada que fuere una ancla en el caso del artículo anterior, o en el de hallazgo casual, no se presentare dueño para reclamarla ántes de los seis meses siguientes, será vendida en pública subasta, i su valor partible entre los halladores i el Fisco, despues de pagados los gastos.

Art. 54. A escepcion de las multas señaladas en los artículos 32, 33 i 40, todas las demas que se cobren por infracciones al presente reglamento serán aplicables a beneficio del hospital de caridad del puerto de Constitucion.

Art. 55. Cada dueño de buque de los que trafican en este puerto, depositará en el vijía una bandera que sirva de distintivo a las señales que tengan que hacerse a dicho buque, cuando haya otros a la vista.

Art. 56. Toda ancla, cadena, embarcacion o cualquiera otro objeto que se hallare en el fondo o flotando sobre las aguas del puerto, o del litoral, debe ser puesto inmediatamente a disposicion del gobernador marítimo, i el infractor de este artículo, a mas de perder el derecho que le da el artículo 54, pagará una multa que podrá subir, segun la importancia de la cosa hallada i sin perjuicio de entregar ésta, desde diez hasta cien pesos.

Art. 57. Se deroga el reglamento dictado en 5 de Mayo de 1855 i quedan en todo su vigor i fuerza las disposiciones del tratado 5.°, título VII de la Ordenanza Jeneral de la Armada que trata de la policía jeneral de los puertos, en la parte relativa a

las obligaciones de los capitanes de puerto, debiendo el presente reglamento rejir como adicion a dicho título i tratado, con arreglo a lo que se dispone en el artículo 185 del mismo.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Federico Errázuriz.

---

168. Policía marítima de Curanipe i otros puertos.—Se dicta al reglamento de policía marítima para los puertos de Curanipe, Buchupuero, Llico i Tuman.

Santiago, 13 de Noviembre de 1868.

He acordado i decreto el siguiente

Reglamento de policía para los puertos de Curanipe, Buchupureo, Llico i Tuman.

Art. 1.° Siendo estos surjideros radas poco concurridas, los capitanes que en ellos fondeen, lo harán en el paraje i con las anclas que crean convenientes, cuidando de respetar las disposiciones que siguen.

Art. 2.° Ningun buque podrá fondear a ménos de un cable de otro, siendo por su costado; i si fuere por la proa, es decir al sur oeste o norte, esta distancia debe ser de dos cables.

Art. 3.° Toda ancla que se fondee deberá tener su orinque i boya correspondientes.

Art. 4.° Ningun buque podrá largar sus anclas sobre las de otro que tenga boya, i en caso de hacerlo deberá levantarlas inmediatamente bajo una multa de diez pesos, sin perjuicio de los cargos a que diere lugar.

Art. 5.° Todo buque deberá tener su velámen i maniobras prontas para dar la vela.

Art. 6.° Es deber de los capitanes auxiliarse mutuamente en ocasiones de desamarradero o cualquier fracaso.

Art. 7.° Todo buque que, a juicio del subdelegado marítimo, no tuviere las cadenas, anclas i tripulacion suficientes, será trasladado a su costo a un paraje en que no pueda ocasionar perjuicio a tercero.

Art. 8.° Ni el capitan, ni persona alguna de la tripulacion de un buque podrán saltar a tierra sin especial permiso del subdelegado marítimo.

Art. 9.° El subdelegado marítimo no podra negar el permiso anterior, con tal que quede a bordo un oficial esperimentado i jente suficiente para la maniobra.

Art. 10. Ningun buque podrá botar su lastre, sin prévio aviso al subdelegado marítimo i sin las precauciones de ordenanza.

Art. 11. El lastre de cualquier clase que sea, se botará media milla al norte del fondeadero. Los contraventores del presente i del anterior artículo pagarán una multa de cien pesos, mitad a favor del denunciante i la otra a beneficio del Fisco.

Art. 12. Las anclas que dejare un buque al hacerse a la vela o por cualquier otro motivo, serán levantadas por la subdelegacion marítima, quedando a sus dueños el derecho de reclamarlas ántes de seis meses, en cuyo caso les serán entregadas pagando los gastos de su salvamento. Pasado este término, se venderán en pública subasta, i su producto se aplicará a los salvadores i al Fisco por mitad.

Art. 13. Cuando el subdelegado marítimo no pueda salir de la barra, dará sus órdenes, por medio de señales, a las que deberán estar atentos los buques i contestarlas oportunamente.

Art. 14. Los capitanes se comunicarán de la misma manera, con el subdelegado marítimo, cuando ocurra igual motivo.

Art. 15. Para evitar confusion en las órdenes por medio de señales, cada capitan a su llegada al puerto depositará en la capitanía un gallardeton o bandera que sirva de distintivo a las señales que se hagan.

Art. 16. La subdelegacion marítima franqueará sus señales para que los consignatarios puedan entenderse con los buques fondeados. Estas señales deberán llevar un distintivo convenido para que no se confundan con las que parten del subdelegado marítimo.

Art. 17. Cuando a juicio del subdelegado marítimo, la barra esté mala, deberá hacer izar una bola negra en el palo de señales para prevenir del riesgo que amenazaria a los que intentaren pasarla.

Art. 18. El subdelegado marítimo deberá tambien señalar a los buques con dos bolas negras las amenazas de temporal i la conveniencia de que se hagan a la vela.

Art. 19. Las dos señales anteriores serán puramente preventivas i no someterán a sus contraventores a pena alguna.

Art. 20. Ninguna embarcacion particular o fletera podrá atracar a un buque recien fondeado i cuyo capitan no ha comunicado con la autoridad marítima, sin un permiso especial del subdelegado marítimo.

Art. 21. Toda embarcacion mercante que haya de quedar o se pusiere en entredicho por cualquiera causa, mantendrá su bandera en el tope del trinquete, i esta será señal de que nadie debe comunicar con ella.

Art. 22. Todo buque nacional al entrar al puerto debe tener izada su bandera i el número que le corresponde, so pena de diez pesos de multa.

Art. 23. El tráfico del puerto estará solo abierto desde la salida hasta el ocaso del sol.

Art. 24. Principiado a cargar un buque, las lanchas, lancheros i jornaleros que se hubieren alquilado para su carga, no podrán abandonarlo hasta completarla, a no ser que dicha carga no estuviere pronta en la ribera.

Art. 25. El subdelegado marítimo entenderá i resolverá sumariamente en todas las cuestiones que puedan orijinarse en cuanto al cumplimiento del artículo anterior.

Art. 26. A no ser por causa de grave enfermedad o de hecho

criminal o haberse espresamente estipulado en la contrata respectiva, ningun capitan podrá desembarcar a marinero alguno de su tripulacion, ni tampoco marinero alguno tendrá derecho a pedir su desembarco.

Art. 27. Toda vez que el servicio lo requiera, el subdelegado marítimo podrá ocupar las lanchas del tráfico para ir a bordo i regresar a tierra en ella. Este servicio será gratuito, si la lancha se hallare en el agua i tripulada; i abonado su justo precio, si hubiere que echar a la mar la embarcacion que se ha de usar.

Art. 28. Ninguna embarcacion podrá negarse al requerimiento del subdelegado marítimo para salir en auxilio de un buque, en este caso su dueño tendrá derecho a ser indemnizado conforme al trabajo ejecutado por la lancha i su tripulacion a justa tasacion de peritos nombrados por la autoridad marítima.

Art. 29. Para la salida de las embarcaciones mercantes, si son nacionales, sus capitanes presentarán a mas de la licencia de estilo, una copia del rol de su tripulacion i pasajeros para que quede archivada la primera, i el rol entregado a su llegada le será devuelto con el visto bueno del subdelegado marítimo i con las notas que conviniere. Siendo estranjeras, presentarán la licencia antedicha i darán un rol que ha de quedar archivado i firmado por su cónsul o consignatario, con espresion de sus pasajeros i destinos.

Art. 30. Todo buque que venga a fondear en estos puertos deberá haberse provisto en la capitanía de puerto de Valparaiso, del plan de señales i del reglamento de policía en uso en estos puertos; i el que no los tuviere, los recibirá del subdelegado marítimo a quien abonará dos pesos por ámbos.

Art. 31. Toda dificultad que se suscite sobre la intelijencia de este reglamento, será resuelta por el subdelegado marítimo.

Art. 32. Toda desobediencia al subdelegado marítimo en el desempeño de sus deberes, sujetará al contraventor, a una multa de cincuenta pesos.

Art. 33. Los contraventores a los artículos del presente reglamento en que no se especifica pena, pagarán una multa que

no baje de diez pesos, ni exceda de ciento segun la gravedad de la falta que calificará el subdelegado marítimo.

Art. 34. El valor de los planes de señales i de las multas que impone el presente reglamento, será enterado en Tesorería Fiscal en la parte que al Fisco le corresponda.

Art. 35. El subdelegado marítimo llevará cuenta del producto de los planes de señales i de las multas que haya enterado en arcas fiscales, que elevará anualmente al Intendente de la provincia para los efectos que correspondan.

Art. 36. El plan de señales será el mismo que se ha acordado para el puerto de Constitucion.

Art. 37. Toda ancla, cadena, embarcacion o cualquier otro objeto que se hallare en el fondo o flotando sobre las aguas del puerto o del litoral, debe ser puesta inmediatamente a disposicion del gobernador marítimo para que se proceda con arreglo a la lei; i el infractor de este artículo, a mas de perder el derecho que le da el artículo 12, pagará una multa que podrá subir, segun la importancia de la cosa hallada, i sin perjuicio de entregar ésta, desde diez hasta cien pesos.

Art. 38. Se deroga el reglamento dictado en 5 de Mayo de 1855, i quedan en todo su vigor i fuerza, las disposiciones del tratado 5.°, tít. VII de la Ordenanza Jeneral de la Armada, que trata de la policía jeneral de los puertos en la parte relativa a las obligaciones de los capitanes de puerto; debiendo rejir el presente reglamento como adicion a dicho título i tratado, con arreglo a lo que se dispone en el art. 185 del mismo.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Miéntras estas subdelegaciones marítimas no estén provistas de las embarcaciones respectivas, los capitanes deberán a su arribo al puerto, presentarse a la autoridad marítima, i al entregarle el rol de su tripulacion i la licencia de la salida del puerto

de su procedencia, se pondrán a sus órdenes, participándole las ocurrencias que haya habido durante la navegacion.

Tómese razon i publíquese.

PEREZ.

Federico Errázuriz.

---

169. Plan de señales telegráficas i reglamento de policía marítima.—Se ordena observar para el puerto de Rapel el plan de señales telegráficas i el reglamento de policía marítima vijentes para Constitucion.

Santiago, 18 de Abril de 1871.

Vistas las precedentes solicitudes i en atencion a lo informado por la Comandancia Jeneral de Marina i por el gobernador marítimo del Maule,

Decreto:

Art. 1.° El reglamento de policía marítima i el plan de señales vijentes para el puerto de Constitucion, se observarán en el puerto del Rapel.

Art. 2.° Nómbrase práctico de este puerto a don José Luis Velasquez con el sueldo anual de trescientos pesos, que se deducirá en el presente año de la partida 30 del presupuesto de Marina.

Art. 3.° Acéptase la embarcacion tripulada i las señales que ofrece gratuitamente don Emilio Concha i Toro para que el referido práctico pueda desempeñar sus funciones.

Refréndese, tómese razon i comuníquese.

PEREZ.

J. Ramon Lira.

---

170. Policía i navegacion del rio Valdivia.—Se dicta la ordenanza respectiva.

Santiago, 9 de Julio de 1872.

De acuerdo con el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobar la siguiente

Ordenanza de policía i navegacion para el rio Valdivia

Art. 1.° Para los efectos de esta Ordenanza, las embarcaciones se dividirán en mayores i menores. Serán mayores las que tengan cubierta i menores las que no la tengan.

Art. 2.° Cada embarcacion mayor, dedicada al tráfico del rio deberá llevar su número pintado negro i de un tamaño que no baje de cuatro decímetros, colocado en una bandera de jénero blanco, puesta al tope del palo mayor.

Art. 3.° Las embarcaciones mayores solo podrán permanecer atracadas a los muelles el tiempo indispensable para su carga o descarga.

Art. 4.° Las embarcaciones menores que debieran conducir pasajeros, podrán permanecer atracadas al muelle, destinado a este objeto siempre que quede suficiente espacio para las que arriben.

Art. 5.° Toda embarcacion al atracar al muelle, deberá desarmar sus remos i ponerlos dentro de ella.

Art. 6.° Ninguna embarcacion mantendrá espías amarradas a tierra o a otra embarcacion sino por el tiempo indispensable para ejecutar alguna maniobra que le sea necesaria.

Art. 7.° Se prohibe a las lanchas fondear a ménos de treinta metros distante del muelle.

Art. 8.° La colocacion de boyas es libre siempre que no impida el tráfico.

Art. 9.° Toda espía permanente que se coloque de una orilla

a otra del rio, deberá tener una estension bastante para que toque en el fondo.

Art. 10. Se prohibe votar al rio materias que obstruyan su curso, o perjudiquen su fondo, como cáscara de lingue, etc.

Art. 11. Se prohibe hacer trabajos en la ribera del rio, que interrumpan el libre tráfico de las embarcaciones i el acceso de las mismas a la ribera.

Art. 12. El contraventor a las disposiciones de esta Ordenanza pagará, por cada vez, una multa de uno a diez pesos.

Tómese razon en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Valdivia, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Eulojio Altamirano.

---

171. Policía marítima.—Se dicta el reglamento jeneral de policía marítima.

Santiago, 5 de Octubre de 1887.

Vistos estos antecedentes i de acuerdo con el Ministerio de Hacienda, decreto el siguiente

Reglamento jeneral de policía marítima

JURISDICCION

Art. 1.° Corresponde a la autoridad marítima la policía del mar territorial (1), de los puertos, bahías, canales, mares inte-

(1) «El mar adyacente, hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de mas baja marea, es mar territorial i de dominio nacional; pero el derecho de policía, para objetos concernientes a la seguridad del pais i a la observancia de las leyes fiscales, se estiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas, medidas de la misma manera». (Artículo 593 del Código Civil).

riores i rios navegables. La policía de los muelles i embarcaderos tambien corresponde a la autoridad marítima; la cual deberá prestar ausilio al resguardo de aduanas para la consecucion de los fines a que éste sirve, siempre que sea requerida por él.

El resguardo a su vez i la Guardia Municipal podrán ser requeridos por la autoridad marítima para ausiliarla en el mantenimiento del órden i aprehension de delincuentes.

Art. 2.° Todo individuo perteneciente a la tripulacion de un buque, sea nacional o estranjero, o el que accidentalmente se encuentre a bordo, debe comparecer al llamado de la autoridad marítima, so pena de diez a cincuenta pesos de multa.

DISTINTIVO DE LAS EMBARCACIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA I DEL RESGUARDO

Art. 3.° Las embarcaciones de las autoridades marítimas usarán en actos del servicio un gallardeton blanco con orillas rojas, que tendrá un metro de ancho por treinta i tres centímetros de vaina, con una letra C roja al centro. La de los resguardos usarán un gallardeton de las mismas dimensiones, con orillas azules i una letra R de este último color al centro del campo blanco.

Ninguna otra embarcacion podrá usar estas insignias.

LUGARES EN QUE PUEDEN FONDEAR LOS BUQUES I CONDICIONES A QUE DEBEN SUJETARSE.

Art. 4.° Ninguna nave podrá tocar o acercarse a paraje alguno de la playa que no sea puerto habilitado para el comercio, a ménos que un peligro inminente de naufrajio o de apresamiento u otra necesidad semejante la fuerce a ello.

La nave que contravenga a este precepto caerá en comiso, conforme al artículo 83 de la Ordenanza de Aduanas.

Art. 5.° A la llegada de un buque a un puerto, la autoridad marítima le señalará el fondeadero que debe ocupar. No será lícito cambiar de fondeadero sin permiso de la espresada autori-

dad, a no ser que esto ocurra por fuerza mayor, o que así lo reclame la pronta seguridad del buque, i entónces su capitan deberá dar parte en primera oportunidad a dicho funcionario.

Art. 6.° Despues de señalado el fondeadero, la autoridad marítima determinará el número de amarras, su direccion i la cantidad de brazas de cadena con que debe fondearse el buque, segun la estacion del año i el conocimiento que dicho funcionario debe tener de los vientos i corrientes que prevalezcan en él.

Es prohibido a los capitanes dar a sus anclas otra direccion que la determinada.

Art. 7.° El buque que carezca de dotacion suficiente de anclas, cadenas o cables, o las tenga en mal estado, no podrá amarrarse en parajes en que por esta causa pueda ocasionar perjuicio a terceros. Si lo hiciere, será intimado a surtirse en el mismo dia de los artículos que le faltan, i en caso de no verificarlo, será removido i amarrado a su costa en otro paraje que juzgue conveniente la autoridad marítima.

Art. 8.° Si sobre el ancla o cadena de un buque debidamente fondeado echare otro su ancla o cadena, el capitan de éste deberá inmediatamente, o tan pronto como sea avisado de ello por la parte perjudicada, hacer levar i aclarar dicha ancla o cadena.

Ningun buque se considerará debidamente fondeado cuando tenga mas de una vuelta en sus cadenas o cables, i el que tenga mas de dos vueltas será anclado nuevamente a espensas del buque por la autoridad marítima.

Art. 9.° Ningun buque podrá fondearse a ménos de cincuenta brazas distante de otro. El que estreche esta distancia i no se enmiende luego que sea requerido, será enmendado a su costa por la autoridad marítima.

Art. 10. En los puertos en que por gran concurrencia de embarcaciones, estrechez de surjidero u otras circunstancias, sea necesario acoderar los buques, la autoridad marítima podrá estrechar la distancia de que habla el artículo anterior, determinando lo que fuere conveniente.

Art. 11. Ningun buque podrá hacer movimiento para trasladarse de un paraje a otro, atracar a muelle ni desatracar de éstos sin permiso de la autoridad marítima. El que sin licencia cambiare de situacion sin necesidad absoluta, pagará una multa de veinticinco pesos.

Art. 12. Todo buque de vela o vapor que se encuentre fondeado, exhibirá de noche, desde donde sea mejor vista, pero a una altura que no exceda de seis metros sobre el casco, una luz blanca visible a la distancia de una milla por lo ménos, colocada en un farol globular de un diámetro no menor de 20 centímetros i construido para alumbrar todo el horizonte de un modo uniforme i no interrumpido.

PRACTICAJE

Art. 13. En los puertos en que el Gobierno haya establecido prácticos, solo éstos podrán pilotear, amarrar o desamarrar los buques, con tal que sus servicios sean solicitados por los capitanes respectivos. El capitan del propio buque podrá hacerlo por sí solo, siendo responsable en todo tiempo de las averías que causare.

Cualquier individuo, que no sea el capitan de la nave o que no pertenezca al cuerpo de prácticos que ejecute las operaciones determinadas en el inciso anterior, tendrá que pagar una multa de cincuenta pesos, siendo a mas responsable de los daños que causare.

CARGA I DESCARGA

Art. 14. Ningun capitan podrá principiar a cargar o descargar su buque sin estar fondeado conforme a lo prevenido en el artículo 6.°, so pena de cincuenta pesos de multa, i de obligársele a suspender su carga o descarga hasta quedar debidamente amarrado.

Art. 15. Todo buque que atraque a un muelle para cargar o

descargar, deberá, a puesta de sol, desatracarse de él a una distancia igual a la lonjitud de su eslora por lo ménos, so pena de veinticinco pesos de multa; a ménos que los reglamentos del muelle fijen otra distancia.

Art. 16. Cuando un buque tenga que cargar o descargar una cantidad considerable de mercaderías, se le asignará un fondeadero tan cercano al lugar del embarque o desembarque, como lo permitan la seguridad del buque i demas circunstancias.

Art. 17. Cuando un buque fondeado en un lugar conveniente para cargar o descargar haya concluido su faena, cambiará su fondeadero, en caso de ser necesario i de ordenársele, al lugar que le indique la autoridad marítima.

El que desatienda estas órdenes incurrirá en una multa de veinticinco pesos, sin perjuicio de ser ademas removido a su costa.

Art. 18. Cargada que sea una nave, será obligacion de la tripulacion permanecer a bordo dia i noche.

ESPÍAS

Art. 19. Se prohibe tener espías permanentes amarradas a buques, boyas o muelles, siempre que con ellas se perjudique el libre tráfico; bajo la multa de diez pesos al contraventor.

El que para ejecutar alguna operacion necesite tender una o mas espías, cuidará de largarlas inmediatamente despues que la termine.

MANIOBRAS CON LUCES

Art. 20. Es prohibido a cualquiera embarcacion hacer durante la noche maniobras de estiva, carga o descarga que requieran luces estraordinarias, sin el conocimiento i licencia anticipada de la autoridad marítima, so pena de treinta pesos de multa, esceptuándose los casos de urjencia repentina o de seguridad de sus amarras.

PERTRECHOS DE GUERRA

Art. 21. Todo buque mercante que contenga a su bordo pertrechos de guerra en cantidad mayor que la indispensable para el servicio de la misma nave, no podrá permanecer en los puertos nacionales mas qué el tiempo que le permita la autoridad marítima, la cual pedirá sin demora instrucciones al Intendente de la provincia respectiva.

MATERIAS INFLAMABLES

Art. 22. Todo buque que arribe con pólvora u otras materias inflamables, dará, al llegar, aviso de ello a la autoridad marítima, i no podrá hacer trasbordo ni embarque de dichos artículos sin permiso del citado funcionario, bajo la pena de cincuenta pesos de multa.

Art. 23. Todo buque que interne, embarque o trasborde pólvora u otras sustancias inflamables, mantendrá en el tope del trinquete una bandera roja, miéntras permanezca en el fondeadero que se le haya designado por la autoridad marítima. Asimismo, toda embarcacion menor que trafique con materias inflamables en la bahía deberá llevar la misma bandera en una asta de la elevacion suficiente para que se haga bastante visible. Los contraventores incurrirán en la misma multa que señala el artículo anterior.

REPARACIONES

Art. 24. Ninguna embarcacion podrá entrar en grandes reparaciones, como dar quilla, fuego a sus fondos, ni ménos dar humazos, sin licencia de la autoridad marítima i sin las precauciones que ésta diera, bajo la pena de cincuenta pesos de multa.

Art. 25. Se prohibe a todo buque calentar brea, alquitran o sebo en sus fogones, bajo la multa de cincuentas pesos al contraventor.

Art. 26. Al buque que necesita carenarse o hacer alguna otra reparacion en sus costados o arboladura, se le designará por la autoridad marítima un lugar aparente para recibir la maestranza i materiales. I si necesitare tumbar sobre chatas o atracar a ellas, deberá estar acoderado.

Art. 27. Cuando un buque situado en un lugar destinado para dar quilla o carenarse haya concluido sus reparaciones, cambiará su fondeadero, si fuere necesario, al lugar que le indique la autoridad marítima, i si no lo hiciere, incurrirá en la multa de veinticinco pesos i será removido a su costa.

COMUNICACION CON EMBARCACIONES MENORES

Art. 28. Ninguna embarcacion menor podrá abordar buque alguno que entre en el puerto, ántes que se haya practicado la visita de la capitanía i la del resguardo, so pena de veinte a cien pesos de multa.

En todo caso se practicará primero la visita de la autoridad marítima, i despues que ésta haya puesto al buque en libre plática, la de resguardo.

El capitan de un buque que se dejare abordar ántes de la visita del resguardo i no diere parte inmediatamente a la autoridad marítima, diciendo el número i señales de la embarcacion o embarcaciones i de sus tripulantes, sufrirá la pena de veinte a cincuenta pesos de multa, segun la gravedad del caso.

ENTREDICHO

Art. 29. Toda embarcacion que haya de quedar en entredicho por cualquiera causa, mantendrá su bandera nacional en el tope del trinquete miéntras permanezca en el amarradero jeneral; pero si aquella fuere por epidemia que la obligue a quedar en cuarentena, izará al mismo tope una bandera amarilla, i tomará el fondeadero que le designe la autoridad marítima; en uno i

otro caso esta señal indicará que nadie debe comunicarse con ella, so pena de una multa de veinte a cien pesos, segun los casos.

CONDUCCION DE ENFERMOS DE MALES EPIDÉMICOS

Art. 30. El capitan que conduzca a su bordo enfermos de epidemias contajiosas i no diere parte en el acto de la visita a la autoridad marítima, o procurare ocultarlos para que se le ponga en libre comunicacion, incurrirá en la pena prescrita en el artículo 318 del Código Penal. (1)

DISPAROS I LANZAMIENTO DE MATERIAS ESPLOSIVAS

Art. 31. Se prohibe que de los buques, tanto de guerra como mercantes, surtos en el puerto, se hagan disparos con proyectiles, de cualquiera clase que sea, i tambien que se arrojen al mar materias esplosivas.

Las naves mercantes no podrán disparar armas de fuego de ninguna especie, ni aun sin proyectiles.

Si el buque fuere de guerra, se dará cuenta del suceso a la Comandancia Jeneral de Marina, en el departamento, i a la autoridad administrativa, si el buque fuere estranjero, en los demas puertos. En los otros casos, será responsable del suceso, ante la autoridad marítima, el capitan o la persona que haga sus veces al tiempo del hecho, si no se pudiere averiguar quién ha sido el autor.

SEÑALES DEL CÓDIGO INTERNACIONAL

Art. 32. Todo buque nacional que al entrar en puerto no traiga izada las señales del número que le corresponde en el Código de Señales de la marina mercante, o que mostrare un

(1) Reclusion menor en su grado mínimo a medio o multa de ciento a mil pesos.

número distinto del que le esté asignado, incurrirá en la multa de diez pesos.

MAL TIEMPO

Art. 33. Siempre que haga mal tiempo, las naves surtas en el puerto deberán fondear su segunda ancla, izar sus botes, meter sus botalones rastreros al costado, calar sus masteleros de juanete i sobre i botalon de pitifoque, i bracear sus vergas al filo.

Art. 34. Cuando haya amenaza de temporal, los capitanes i demas individuos de los buques deben permanecer a sus bordos, constituyéndose responsables los capitanes por las averías que causaren en caso de omision.

La autoridad marítima izará una señal en el palo respectivo siempre que el barómetro anuncie mal tiempo.

NAUFRAJIO, VARAMIENTO I AUSILIO

Art. 35. Las autoridades marítimas son las llamadas preferentemente a prestar los ausilios necesarios en caso de naufrajio i varamiento i serán reponsables de cualquier descuido o negligencia.

A falta del capitan, de los ajentes de seguros, o del sobrecargo, incumbe a la autoridad marítima dirijir las operaciones del salvamento, i en todo caso dictar las medidas necesarias para la seguridad de las personas i objetos salvados.

En estas funciones las autoridades marítimas procederán con arreglo a lo prescrito en los artículos 130 i siguientes de la lei de Navegacion.

Art. 36. En caso de temporal, pérdida, varada, incendio u otro cualquier peligro, es deber de todas las naves surtas en el puerto, así como de los vapores remolcadores i embarcaciones fleteras, prestar al que los necesite, todos los ausilios posibles de remolques, cadenas, espías, anclas, jente de que puedan dis-

poner, a requisicion de la autoridad marítima, so pena de veinte a cien pesos de multa, que se impondrá al que no lo haga o desobedeciere.

La autoridad marítima determinará las indemnizaciones que los socorridos deben abonar por los servicios prestados, i por el deterioro o pérdida de los artículos que se hubieren facilitado.

Art. 37. Toda embarcacion surta en el puerto que necesite ausilio por encontrarse en peligro inminente, empleará las señales de ausilio que indica el reglamento para evitar choques i abordajes o tocará repetidos golpes de campana, tanto de dia como de noche, izando al mismo tiempo, de dia, la bandera de su nacion, i de noche, dos o mas faroles en los lugares mas visibles de su casco o aparejo.

EMBARCO I DESEMBARCO

Art. 38. No podrán los capitanes de buque embarcar ni desembarcar individuo alguno de su tripulacion sin previo conocimiento de la autoridad marítima, i son obligados a dar una papeleta firmada al tiempo del desembarque, en que espresen si ha cumplido o no su contrata, su conducta i motivo de su separacion, como tambien cualquiera otra circunstancia. Dicha papeleta les servirá para poder embarcarse en otro buque.

Art. 39. Despues de puesto el sol, es prohibido el embarco o desembarco de pasajeros en cualquier parte del litoral que no sea el muelle principal o el paraje que designen la autoridad marítima i el jefe del resguardo.

Art. 40. Todo individuo que fuere sorprendido embarcándose o desembarcándose en lugares i horas prohibidos, será conducido al depósito de la capitanía o remitido a la policía hasta el siguiente dia.

Art. 41. En el caso de un incendio en la bahía o en la ciudad, o de cualquier otro suceso estraordinario que reclame los esfuerzos de toda la poblacion, de hecho quedará comunicada la

bahía con la ciudad, a fin de que puedan darse los ausilios convenientes.

LASTRE, PIEDRAS, ETC.

Art. 42. No será lícito a embarcacion alguna lastrar ni deslastrar sin permiso previo de la autoridad marítima i en el sitio que se le señalare. Las faenas de lastres i deslastres se harán con las precauciones marineras de encerados o velas, desde la borda del buque hasta el fondo de la lancha, para impedir la caida de piedras o arena en el mar.

Los infractores de este artículo incurrirán en las penas siguientes:

1.° Por cualquiera cantidad de lastre sin licencia, diez pesos;

2.° Por tomarlo o descargarlo fuera del paraje señalado, quince pesos;

3.° Por defectos de precaucion prevenidos por la ordenanza al recibo o descarga de lastre, veinte pesos;

4.° Por cada tonelada de lastre que se lance al agua en el fondeadero, veinticinco pesos;

5.° Por cada vez que se arrojen escombros o basuras desde la embarcacion, diez pesos;

6.° Por depositar los escombros fuera del paraje señalado, cien pesos.

Si un mismo acto comprende la infraccion de dos o mas de los puntos que indica la precedente tarifa, le corresponderá tambien la multa aplicada a cada uno de ellos.

Art. 43. En iguales penas incurrirán las lanchas del tráfico que conduzcan piedras, ladrillos u otras especies sueltas sumerjibles, que puedan perjudicar el fondo, si no usan para su carga, trasporte o descarga, de las precauciones que ordene la autoridad marítima, semejantes a las espresadas de lastre i de deslastre. En los casos estraordinarios de alijo violento en el agua, por golpe de viento u otro fracaso, deberán justificar la urjente necesidad de haberlo hecho así por no perecer.

SALIDA DE BUQUES

Art. 44. Ningun buque nacional podrá salir del puerto sin que su capitan o ajente haya presentado a la autoridad marítima:

1.° La licencia de salida firmada por la autoridad local, en que se esprese la clase, nacionalidad, nombre, destino, cargamento i el *sin cargo* de la aduana;

2.° Dos roles firmados por él, en cuyo encabezamiento se esprese la clase, nacionalidad, nombre, toneladas i destino de la nave, i a continuacion los nombres, nacionalidad de sus tripulantes, edad, estado, domicilio, empleo a bordo, sueldo i socorro recibido, como tambien los nombres, nacionalidad i lugar a que se dirijen los pasajeros, si los hubiere;

3.° La contrata celebrada ante quien corresponda con su tripulacion para el viaje que está haciendo o que va a emprender, en que deberán estar especificados, con toda claridad i sin dejar lugar a dudas, el socorro recibido o el sueldo que gana i la racion diaria a que tendrá derecho cada tripulante. Uno de los roles quedará archivado en la oficina, i el otro, juntamente con la licencia i la contrata, le será devuelto al capitan con el visto bueno de la autoridad marítima.

Si la nave fuere estranjera, el capitan presentará, ademas de la licencia de estilo, un rol que ha de quedar archivado, firmado por el ajente consular de su nacion, o en su defecto por la autoridad marítima.

APERTURA I CLAUSURA DE LOS PUERTOS

Art. 45. Los puertos de la República se abrirán a las 5 A. M., desde el 15 de Abril hasta el 14 de Octubre, i a las 4 A. M., desde el 15 de Octubre hasta el 14 de Abril inclusive; i se cerrarán en todo tiempo a las 9 P. M., a ménos que ocurra el caso de urjencia repentina o socorro, o que preceda la correspondiente licencia de la autoridad marítima. En el territorio de Magallanes,

durante los meses de Noviembre, Diciembre i Enero, se cerrarán a las 10 P. M.

APOSTADERO DE EMBARCACIONES MENORES

Art. 46. Tanto de dia como de noche ninguna de las embarcaciones menores pertenecientes a los buques, sean de guerra o mercantes, ni tampoco las fleteras, deberán permanecer amarradas ni atracadas a los muelles, i todas las que se dirijan a él deberán estar atracadas solo el tiempo preciso para embarcar o desembarcar los individuos o efectos que conduzcan: las que tengan que esperar, lo harán a una distancia conveniente a fin de no estorbar el libre tráfico. Los contraventores a este artículo pagarán dos pesos por cada vez, siempre que ellos no sean de buque de guerra, pues en este caso la autoridad marítima procederá segun convenga.

A los muelles de pasajeros no podrá atracar ninguna embarcacion, sea a vapor o remo, que mida mas de once metros de eslora, bajo la multa de diez pesos.

Art. 47. Despues de puesto el sol, todas las embarcaciones del tráfico deberán tomar el fondeadero que de antemano les haya sido designado por la autoridad marítima.

Las embarcaciones destinadas al servicio de las lanchas de carguío podrán permanecer hasta que ellas regresen al fondeadero.

MATRÍCULA DE EMBARCACIONES MENORES

Art. 48. Todas las embarcaciones menores del tráfico interior de los puertos, los vapores remolcadores, proveedores de agua i los destinados a cualquiera industria se matricularán en la primera quincena de Enero de cada año en la oficina marítima respectiva. Las espresadas embarcaciones deberán llevar el número de la matrícula i señal distintiva en la forma siguiente:

· Los vapores llevarán a uno i otro lado de la roda el nombre

distintivo de quince centímetros de alto, i en la popa el nombre del dueño o sociedad.

Las lanchas i embarcaciones destinadas a sus servicios llevarán el número de la matrícula en el centro de la popa, i la inicial del apellido del dueño a uno i otro lado de la roda.

Las chalupas lo llevarán a uno i otro lado de la roda i el codaste.

Las demas embarcaciones llevarán el número a babor i estribor de la roda, i la inicial del apellido del dueño en el centro de la popa.

Los números i las letras serán pintados de blanco sobre fondo negro, de un tamaño de treinta centímetros en lanchas, de veinte centímetros en chalupas i quince centímetros en botes pequeños, guardando una distancia de veinticinco centímetros de la borda al centro del número i de treinta i cinco centímetros de la roda.

TRÁFICO EN HORAS ESTRAORDINARIAS O FUERA DE LOS LÍMITES DE LA BAHÍA

Art. 49. Ninguna embarcacion menor del tráfico ni de buque mercante podrá salir de los límites de la bahía sin un permiso escrito de la autoridad marítima i del jefe del resguardo.

Los infractores incurrirán en una multa de veinte a cien pesos.

Art. 50. Las autoridades marítimas darán a los comandantes de los resguardos respectivos oportuno aviso de las licencias que concedan para traficar en los puertos en horas estraordinarias o para desembarcar pasajeros en cualquier punto de la costa que no sea el muelle principal.

PESCA

Art. 51. Las embarcaciones menores no podrán pescar entre los buques surtos en el puerto, ni ménos comerciar con ellos, sin permiso escrito de la autoridad marítima i del jefe del resguardo.

Art. 52. La pesca con dinamita u otras sustancias esplosivas, es estrictamente prohibida, tanto en los puertos como en las costas de la República.

Art. 53. En el mar territorial solo podrán pescar los chilenos i los estranjeros domiciliados. Pero en los mares i en los rios de uso público se podrá pescar libremente.

Las autoridades marítimas velarán por el cumplimiento de los reglamentos sobre pesca que dicte el Departamento de Industria i Obras Públicas.

BOYAS I MUERTOS

Art. 54. No se fondearán muertos ni establecerán boyas en la bahía sin permiso de la Comandancia Jeneral de Marina, previo informe de la autoridad marítima. En tal caso se hará el trabajo bajo la supervijilancia de ésta, a fin de que se cumplan las disposiciones que se dictaren sobre la materia.

La autoridad marítima hará fondear las boyas por un práctico o que el trabajo se haga bajo la sub-inspeccion de éste, i designará el lugar i forma en que debe colocarse, como asimismo el número o letra que deba marcarse. El que coloque o traslade boyas de un paraje a otro en contravencion a esta disposicion, sufrirá una multa de cincuenta a cien pesos.

Art. 55. Los propietarios de boyas deberán tenerlas pintadas del color que designe la autoridad marítima.

Deberán tambien levantarlas a lo ménos cada dos años para cerciorarse de la seguridad de sus grilletes, dando prévio aviso a la autoridad marítima, la que espedirá certificado de haberse efectuado.

Cuidarán igualmente de que las boyas no estén entre aguas. Los que no las enmienden a requerimiento de la autoridad marítima sufrirán una multa de veinticinco pesos i a mas los gastos que se hicieren para ejecutar lo ordenado.

Art. 56. En cada oficina marítima se llevará un libro destinado al rejistro de las boyas i muertos, en que se anotará el

número o señal distintiva, el color, su clase, fecha en que se han fondeado o establecido, lugar de la bahía, fecha en que se han levantado, nombre del dueño i observaciones.

Pertenecen a la 1.ª clase las boyas o muertos destinados a naves que midan de doscientas toneladas para arriba; a la 2.ª clase los destinados a naves de ménos de doscientas toneladas; a la 3.ª para el uso de remolcadores i lanchas cisternas, i a la 4.ª clase para lanchas i botes.

ANCLAS, CADENAS O ESPECIES ABANDONADAS

Art. 57. Cuando por precipitacion en la salida o por cualquiera otra causa, un buque dejare en el fondeadero alguna de sus anclas o cadenas, su dueño o consignatario tendrá que hacerla levantar ántes de las veinticuatro horas subsiguientes, so pena de pagar una multa de veinticinco pesos i a mas los gastos que se hicieren para verificarlo.

Art. 58. Si en el caso del artículo precedente la autoridad marítima tuviere que hacer levantar las anclas o cadenas, dará cuenta a la autoridad administrativa para que se proceda como está mandado en los artículos 629 i siguientes del Código Civil. (1) Si aparece el dueño ántes de subastada la especie, le será

(1) *Código Civil:*

Art. 629. Si se encuentra alguna especie mueble, al parecer perdida, deberá ponerse a disposicion de su dueño; i no presentándose nadie que pruebe ser suya, se entregará a la autoridad competente, la cual deberá dar aviso del hallazgo en un periódico del departamento, si lo hubiere, i en carteles públicos que se fijarán en tres de los parajes mas frecuentados del mismo.

El aviso designará el jénero i calidad de la especie, el dia i lugar del hallazgo.

Si no pareciere el dueño, se dará este aviso hasta por tercera vez, mediando treinta dias de un aviso a otro.

Art. 630. Si en el curso del año subsiguiente al último aviso no se presentare persona que justifique su dominio, se venderá la especie en pública subasta; se deducirán del producto las espensas de aprension, conservacion

restituida, pagando las espensas, la multa i la prima de aviso que haya fijado la autoridad marítima, o en caso de contestacion el juzgado de comercio.

i demas que incidieren; i el remanente se dividirá por partes iguales entre la persona que encontró la especie i la Municipalidad del departamento.

Art. 631. La persona que haya omitido las dilijencias aquí ordenadas, perderá su porcion en favor de la Municipalidad, i aun quedará sujeta a la accion de perjuicios, i segun las circunstancias, a la pena de hurto.

Art. 632. Si aparece el dueño ántes de subastada la especie, le será restituida, pagando las espensas, i lo que a título de salvamento adjudicare la autoridad competente al que encontró i denunció la especie.

Si el dueño hubiere ofrecido recompensa por el hallazgo, el denunciador elejirá entre el premio de salvamento i la recompensa ofrecida.

Art. 633. Subastada la especie, se mirará como irrevocablemente perdida para el dueño.

Art. 634. Si la especie fuere corruptible o su custodia i conservacion dispendiosas, podrá anticiparse la subasta, i el dueño, presentándose ántes de espirar el año subsiguiente al último aviso, tendrá derecho al precio, deducidas, como queda dicho, las espensas i el premio de salvamento.

Art. 635. Si naufragare algun buque en las costas de la República, o si el mar arrojare a ellas los fragmentos de un buque, o efectos pertenecientes, segun las apariencias, al aparejo o carga de un buque, las personas que lo vean o sepan, denunciarán el hecho a la autoridad competente, asegurando entretanto los efectos que sea posible salvar para restituirlos a quien de derecho corresponda.

Los que se los apropiaren, quedarán sujetos a la accion de perjuicios, i a la pena de hurto.

Art. 636. Las especies náufragas que se salvaren serán restituidas por la autoridad a los interesados, mediante el pago de las espensas i la gratificacion de salvamento.

Art. 637. Si no aparecieren interesados, se procederá a la publicacion de tres avisos por periódicos i carteles, mediando seis meses de un aviso a otro: i en lo demas se procederá como en el caso de los artículos 729 i siguientes.

Art. 638. La autoridad competente fijará, segun las circunstancias, la gratificacion de salvamento, que nunca pasará de la mitad del valor de las especies.

Pero si el salvamento de las especies se hiciere bajo las órdenes i direccion de la autoridad pública, se restituirán a los interesados, mediante el abono de las espensas, sin gratificacion de salvamento.

Art. 639. Todo lo dicho en los artículos 635 i siguientes se entiende sin

Art. 59. Toda ancla, cadena, embarcacion o cualquier otro objeto que se hallare en el fondo o flotando sobre las aguas del puerto o del litoral, debe ser puesto inmediatamente a disposicion de la autoridad marítima, la que comunicará el hecho a la autoridad administrativa para los efectos del artículo anterior. El infractor de este artículo quedará sometido a las penas que establece el artículo 631 del Código Civil.

ARMAS PROHIBIDAS PARA EL DESEMBARCO

Art. 60. Se prohibe a los tripulantes de los buques, tanto nacionales como estranjeros, bajar a tierra con cuchillo de punta, daga, estoque o armas de fuego. Los infractores incurrirán en la pena que establece el artículo 494 del Código Penal. (2)

MARINEROS DESERTORES

Art. 61. El capitan de un buque, sea nacional o estranjero, o el patron de una embarcacion menor que admita a su bordo algun marinero desertor, sufrirá la pena de veinticinco a cien pesos de multa.

FALTAS SIN PENA ESPRESA

Art. 62. Toda infraccion a los artículos de este Reglamento en que no se especifique pena i toda desobediencia a las órdenes de la autoridad marítima en el desempeño de sus funciones, sujetarán al contraventor a una multa discrecional que le aplicará el espresado funcionario, la cual no podrá exceder de cien pesos.

perjuicio de lo que sobre esta materia se estipulare con las potencias estranjeras, i de los reglamentos fiscales para el almacenaje i la internacion de las especies.

(2) Prision en su grado medio a máximo, o multa de diez a cien pesos.

MULTAS

Art. 63. La tercera parte de las multas que se obtengan por infraccion del presente reglamento será para el denunciante, debiendo hacerse la denuncia a la autoridad civil i a la autoridad marítima. No obstante, las multas pueden conmutarse en prision a razon de un dia por cada un peso i cincuenta centavos.

Art. 64. Los consignatarios serán responsables del inmediato pago de las multas en que por infracciones de este reglamento incurran las naves a su salida de los puertos.

Art. 65. A escepcion de las multas señaladas en los artículos 41, 42 i 60, que ingresarán a arcas nacionales, todas las demas que se cobren por infraccion del presente reglamento, serán dedicadas por la autoridad local a beneficio del Hospital de Marina, i a falta de éste, se aplicarán al de Caridad.

NOTIFICACION DE ESTE REGLAMENTO

Art. 66. Las autoridades marítimas entregarán a los buques que arriben a los puertos un ejemplar de este Reglamento, si no lo tuvieren en el acto de la visita, exijiendo el recibo en el libro que se llevará al efecto.

Art. 67. En la oficina de la autoridad marítima se fijará en su respectiva tablilla una copia del presente Reglamento.

DEROGACION DE DISPOSICIONES I SANCION DE LA VIJENCIA DE OTRAS

Artículo final.—Se derogan los reglamentos dictados hasta la fecha para las gobernaciones marítimas de Coquimbo, Valparaiso, Concepcion, Valdivia, Chiloé i Llanquihue, i el Reglamento Jeneral de Policía Marítima decretado en fecha 1.° de Agosto de 1870, i quedan en todo su vigor i fuerza las disposiciones del tratado V, título VII de la Ordenanza Jeneral de la Armada, que tratan de la policía jeneral de los puertos, en la parte rela-

tiva a las obligaciones de los capitanes de pnerto, debiendo rejir el presente Reglamento como adicion a dicho título i tratado, con arreglo a lo que se dispone en el artículo 185 del mismo.

Tómese razon, comuníquese, publíquese i tradúzcase al frances, ingles i aleman.

BALMACEDA.

M. García de la Huerta.

---

172. Reglamento de Policía Marítima.—Se modifican algunas de sus disposiciones.

Santiago, 2 de Diciembre de 1892.

Vista la nota que antecede,

Decreto:

Sustitúyase en el artículo 65 del Reglamento de Policía Marítima dictado en 5 de Octubre de 1887 la frase que dice «en los artículos 41, 42 i 60» por la siguiente: «en los artículos 42, 43 i 60».

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Francisco A. Pinto.

Santiago, 15 de Diciembre de 1892.

En vista de la nota que precede,

Decreto:

Declárase que la frase mandada sustituir por decreto número 2,276, de 2 de actual, en el artículo 65 del Reglamento de

Policía Marítima, en lugar de la que dice «en los artículos 41, 42 i 60», debe ser la siguiente: «en los artículos 42, 43 i 62».

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Francisco A. Pinto.

---

173. Vapores que arriban a los puertos durante las horas de clausura.—Se recibirán cuando así lo ordene la autoridad local.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, 18 de Noviembre de 1887.

Con esta fecha he espedido la siguiente resolucion:

Vistos estos antecedentes, lo dispuesto en el artículo 45 del Reglamento jeneral de policía marítima, dictado con fecha 5 de Octubre del presente año, i artículo 15 de la lei de 29 de Diciembre de 1883, sobre contrato con la Compañia Sud-Americana de Vapores,

Decreto:

1.° Las autoridades marítimas de la República procederán a recibir todo vapor que arribe a los puertos durante las horas de clausura designadas en el artículo 45 del Reglamento jeneral de policía marítima, únicamente cuando así lo dispusiere la autoridad local.

2.° Cuando ocurriere el caso de que el resguardo, en contravencion a los reglamentos vijentes, abordare una nave ántes que la autoridad marítima, el capitan de puerto pondrá el hecho en conocimiento de la autoridad civil correspondiente, dando al mismo tiempo cuenta a esta Comandancia Jeneral.

Anótese, circúlese por la Oficina central de faros i capitanías de puertos e insértese en el *Manual del Marino.*

Lo que tengo el honor de trascribir a US. para su conocimiento i fines que se espresan.

Dios guarde a US.

LUIS URIBE O.

Al señor Ministro de Marina.

---

174. Luz que deben exhibir durante la noche los buques de vela o vapor fondeados en los los puertos de la República.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, 17 de Agosto de 1888.

Con esta fecha he espedido la siguiente resolucion:

Seccion 3.ª—Núm. 216.—Consultando el mejor servicio de los puertos de la República, i de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento de Policía Marítima,

He acordado i decreto:

En lo sucesivo, todo buque de vela o de vapor fondeado en puerto, ya sea que esté a la jira o acoderado, exhibirá durante la noche, al estai de trinquete, la luz a que se refiere el artículo 12 del Reglamento de Policía Marítima.

Las autoridades marítimas de la República quedan encargadas del cumplimiento del presente decreto.

Anótese, comuníquese e insértese en el *Manual del Marino.*

Lo que trascribo a US. para su conocimiento i fines que se solicitan.

Dios guarde a US.

LUIS URIBE O.

Al señor Ministro de Marina.

---

175. Deslastre de buques.—Se designa el lugar en que pueden botar el lastre los buques en los diversos puertos de la República.

Valparaiso, 10 de Abril de 1886.

Vistos estos antecedentes,

Decreto:

El deslastre de los buques en los diversos puertos de la República se hará en los sitios i en la forma que a continuacion se espresan:

Arica.—En 45 metros de agua al O. del fondeadero.

Pisagua.—En 70 metros de agua al O. del fondeadero, o en el mismo fondeadero si el lastre es de arena o piedra menuda.

Junin.—En 55 metros de agua, al NO. del muelle, o en el mismo fondeadero si el lastre es de arena o piedra menuda.

Caleta Buena.—En 55 metros de agua frente a la punta norte del Rabo de Ballena, o en el fondeadero si el lastre es de arena o piedra menuda.

Iquique.—Se deslastrará por medio de lanchas sobre Playa Colorada, o al SO. de Punta Piedras, sobre 40 metros de agua.

Pabellon de Pica.—En 60 metros de agua al O. del fondeadero; pero si el lastre es de arena o piedra menuda puede hacerse sobre el mismo fondeadero.

Guanillos.—En 70 metros de agua al O. del fondeadero, o en este mismo si el lastre fuere de arena o piedra menuda.

Tocopilla.—En 55 metros de agua al O. del fondeadero, o en el mismo fondeadero.

Cobija.—En 60 metros de agua frente al fondeadero, o en el mismo surjidero si el lastre es de arena o piedra menuda.

Antofagasta.—Debe deslastrarse por medio de lanchas al norte de las rocas de la Poza.

Paposo.—Debe arrojarse el lastre al O. del surjidero i en no ménos de 60 metros de profundidad.

Esmeralda.—Al O. de la isla i en 70 metros de profundidad.

Oliva.—Al O. del surjidero i en 45 o 50 metros de profundidad.

Taltal.—En 60 metros de agua al N. de la punta sur de Hueso Parado.

Pan de Azúcar.—Al N. del fondeadero i sobre una punta de rocas que termina al puerto por ese lado.

Chañaral de las Animas.—Debe hacerse por medio de lanchas al sur de Peña Blanca, lo mas a la ensenada posible.

Caldera.—Al S. de punta Chango.

Carrizal Bajo.—Debe hacerse por medio de lanchas, al N. del fondeadero i lo mas próximo posible de tierra.

Huasco.—Por medio de lanchas inmediato a la isla El Artillero..

Peña Blanca.—Por medio de lanchas en la punta S. de la caleta La Peñita.

Totoralillo.—Al NO. de punta Temblador.

Coquimbo.—Por medio de lanchas al S. del establecimiento de Edwards.

Guayacan.—En el punto en que se arrojan las escorias de la fundicion de Guayacan.

Tongoi.—A una i media milla al O. del fondeadero.

Los Vilos.—Por medio de lanchas en la punta del Toro.

Pichidangui. —Por medio de lanchas al N. de la desembocadura del rio Quilimarí.

Papudo.—Por medio de lanchas entre Punta Pites i Punta Blanca.

Valparaiso.—En 70 metros de agua al N. de Punta Gruesa.

San Antonio de las Bodegas.—Frente a la Punta del Toro, i si el lastre es de arena, entre el banco i la tierra, frente a los muelles.

Matanza.—Debe arrojarse media milla al O. del fondeadero.

Pichilemo.—Sobre 55 metros de agua al NO. del fondeadero.

Llico.—Media milla al NO. del fondeadero.

Constitucion.—Sobre la playa de Quivolgo.

Curanipe.—Media milla al N. del fondeadero.

Buchupureo.—Media milla al N. del fondeadero.

Tomé.—Por medio de lanchas frente a la playa del medio, al S. de las piedras Los Estados.

Penco.—Al N. de la Punta Cerro Verde i lo mas inmediato posible a tierra.

Talcahuano.—Por medio de lanchas por frente al Morro.

Boca Maule.—Por medio de lanchas por frente al pique núm. 2 de la mina Schwager i a las inmediaciones de la playa.

Coronel.—Por medio de lanchas a 650 metros entre el muelle fiscal i Playa Negra, lo mas cerca posible de tierra.

Lota.—Por medio de lanchas entre los islotes de los Lobos i la punta que divide a Lota con Colcura.

Laraquete.—Por medio de lanchas a una milla al O. del fondeadero.

Carampangue.—Los buques del tráfico del rio deben deslastrar en tierra i los mayores a una milla afuera del surjidero.

Lebu.—Por medio de lanchas a media milla al N. i a las inmediaciones de la punta La Cueva.

Corral.—Por medio de lanchas entre punta Laurel i Punta San Cárlos.

Valdivia.—El lastre se botará en tierra i en el punto que señale la autoridad administrativa.

Boca del rio Bueno.—Se botará en tierra o en el punto llamado el Cascajal.

Trumao.—El lastre debe arrojarse en tierra.

Calbuco.—Por medio de lanchas en la isla de San Ramon.

Puerto Montt.—Al SE. de la isla de Tenglo.

Ancud.—Por medio de lanchas en la playa de Lechagua.

Quenchi.—En el fondo de la ensenada, frente al rio Lebicura i por medio de lanchas.

Castro.—Por medio de lanchas i por frente a la punta Quentu, inmediato a tierra.

Quelleon.—En la ensenada de Cheteo.

Hueihue.—Sobre la ribera comprendida entre piedra Cholchi i la punta Chilen.

Huite.—En el fondo de la ensenada, inmediato a la embocadura del rio Cruces.

Quicaví.—Sobre la ribera comprendida entre los establecimientos Antones.

Queilen.—Al E. de la punta Detico, inmediato a tierra.

Compu.—Al O. de la ensenada de Chadmo, inmediato a tierra.

Melinka.—Debe deslastrarse en la medianía del canal, al SE. de la isla Westoff.

Punta Arenas.—(Magallanes).—Por medio de lanchas al O. del rio de la Mano.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

Cárlos Antúnez.

---

176. Deslastre de buques.—Se indica el lugar donde deben deslastrar, con respecto al puerto de Talcahuano, los buques de comercio.

Santiago, 24 de Mayo de 1893.

En vista de este antecedente,

Decreto:

En lo sucesivo los buques de comercio solo podrán deslastrar, con respecto al puerto de Talcahuano, una milla hácia el E. del lugar denominado «El Morro» i lo harán en lanchas, que al desembarcar deben acercarse a la playa tanto como sea posible.

Anótese, comuníquese, publíquese e insértese en el *Manual del Marino.*

MONTT,

Isidoro Errázuriz.

---

177. Muelles.—Se permite su construccion a los particulares en los puertos de la República.

Santiago, 27 de Marzo de 1851.

Considerando que para dar facilidades e impulso al comercio. es indispensable el establecimiento de muelles en todos los puertos de la República, a cuyo fin conviene permitir a los particulares que los construyan por su cuenta con tal que cualquiera pueda aprovecharse de ellos retribuyendo el beneficio, i que con el mismo objeto debe reducirse el oneroso derecho de muelle que actualmente se paga; en uso de la autorizacion que me concede la lei de 26 de Diciembre de 1850,

He acordado i decreto:

1.° Los individuos o empresas particulares podrán construir muelles por su cuenta en los diversos puertos de la República donde no los haya de propiedad fiscal, debiendo ocurrir al Gobierno para que conceda el permiso, previos los informes convenientes para hacerse cargo de la localidad i clase de muelle que se pretenda construir;

2.° Si se intentase construir muelles particulares en los puertos donde los hubiese fiscales, el Gobierno lo permitirá o nó, tomando en consideracion las circunstancias especiales del caso;

3.° Por los muelles de particulares deberá permitirse el embarque i desembarque a todos los que quieran hacerlo, compensando al dueño con una cuota convencional, que no podrá exceder del derecho que se pague por los fiscales;

....

8.° Serán libres de derecho de muelle los víveres para el consumo diario i el rancho de todo buque e igualmente los equipajes.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BÚLNES.

Jerónimo Urmeneta.

Nota.—Las disposiciones omitidas se refieren al derecho de muellaje i estar derogadas.

178. Muelles.—Se reglamenta la tramitacion de las solicitudes para obtener permiso para su construccion.

Santiago, 5 de Julio de 1883.

A fin de uniformar i simplificar los trámites o condiciones a que ordinariamente se someten los permisos otorgados por el Gobierno para la construccion de muelles de particulares en los puertos de la República; i con el objeto de uniformar la construccion de las espresadas obras,

He acordado i decreto:

Art. 1.° Siempre que los particulares soliciten permiso para construir muelles, acompañarán a su solicitud un plano i presupuestos del que se proyecta construir, con las siguientes especificaciones:

1.ª Punto preciso de la bahía en donde se pretenda hacer el muelle;

2.ª Edificios que estén inmediatos a él;

3.ª Designacion de los otros muelles que haya en la bahía;

4.ª Distancia entre el muelle en proyecto i las oficinas del Resguardo de Aduana;

5.ª Puntos de la bahía en donde jeneralmente fondean los vapores i los buques de vela, i el destinado para amarrar lanchas i botes durante la noche;

6.ª Materiales, estension, altura, pescante i escalas de que constará el muelle;

7.ª Informes de la autoridad administrativa i capitanía del puerto sobre la obra en proyecto.

Art. 2.° Los concesionarios dejarán siempre espedita la comunicacion por la playa, de modo que quede por lo ménos un espacio de veinte metros entre la línea de los edificios i el principio de muelle; debiendo, ademas, formar en este último punto una plazuela donde puedan con facilidad traficar los vehículos i depositar las mercaderías.

Art. 3.° Los muelles no podrán tener ménos de cincuenta metros de largo por cuatro de ancho, i una altura que no baje de un metro respecto a la línea de alta marea.

Art. 4.° Todo muelle deberá ser construido en esqueleto de fierro o de madera, dispuesto de modo que, dejando libre paso a las corrientes, impida los embancamientos.

Art. 5.° El concesionario estará obligado a mantener siempre el muelle i los atracaderos convenientemente alumbrados i a conservar en el cabezo del muelle una luz de colores que permita distinguirlo con facilidad.

Art. 6.° El gobernador del departamento en union del capitan del puerto i del injeniero de la provincia fijará el punto donde debe construirse cada muelle i pondrá al interesado en posesion del terreno que se le conceda.

Art. 7.° Siempre que en el decreto de concesion se permita el embarque o desembarque de pasajeros por el muelle de que se trata, su uso será libre, debiéndose construir por el concesionario una escala especial que reuna todas las condiciones de comodidad i seguridad necesarias.

Art. 8.° El concesionario estará obligado a construir en el mismo muelle un edificio lijero que servirá para guardia de prevencion del Resguardo i Capitanía del puerto.

Art. 9.° No pagarán derecho alguno las mercaderías de propiedad fiscal o municipal que por ellos se embarquen o desembarquen.

Art. 10. Las mercaderías de propiedad particular que se permitan embarcar o desembarcar, en ningun caso pagarán mas de un centavo i medio por cada 100 kilógramos de peso calculado, o por cada 100 litros, si fueren artículos sujetos a medida de capacidad.

Art. 11. Los buques i embarcaciones menores de la Armada Nacional podrán, sin gravámen alguno, servirse de los muelles, siempre que lo necesiten.

Art. 12. Los concesionarios estarán obligados a construir los pescantes necesarios para colgar, sin retribucion alguna, los

botes del Estado que le indiquen la Gobernacion Marítima o el Resguardo.

Art. 13. En caso de que el Estado necesite hacer uso del espacio ocupado por el muelle, el concesionario estará obligado a abandonarlo, previo aviso dado con un año de anticipacion i sin que tenga derecho a cobrar indemnizacion de ningun jénero.

Art. 14. Caducarán las concesiones si los trabajos no se hubieren iniciado seis meses despues de otorgado un permiso, o si no se hubieren concluido dos años despues de dicha fecha.

Tambien caducarán por la violacion de las obligaciones que al solicitante se le imponen por este decreto. El Gobierno declarará la caducidad despues de oir a los funcionarios que hubiesen informado al otorgar el permiso.

Art. 15. Siempre que, a consecuencia del nuevo muelle que se construya, sea necesario, a juicio del Gobierno, aumentar el personal de empleados de los resguardos, será de cargo a los concesionarios el mayor gasto que esta circunstancia ocasione, debiendo enterar en la Tesorería Fiscal del departamento, por semestres anticipados, el valor correspondiente.

Art. 16. En todo permiso que se solicite para construir muelles, se espresará por el interesado que acepta en todas sus partes las cláusulas del presente decreto.

Tómese razon i publíquese.

SANTA MARIA

P. L. Cuadra

---

179. Muelles.—Se modifica el decreto anterior.

Santiago, 17 de Octubre de 1893.

Considerando:

Que los diversos permisos concedidos a particulares para construir muelles conforme a las prescripciones contenidas en el

decreto de 5 de Julio de 1883 han dejado en los puertos pocos espacios adecuados para la construccion de nuevos muelles;

Que se hace necesario dictar medidas que en lo futuro resguarden los intereses del comercio a fin de que no pueda llegar el caso de que no cuenten con muelles para el embarque i desembarque de sus mercaderías, por encontrarse ocupados por particulares los sitios de las bahías en que éstos pueden construirse,

Decreto:

Los permisos que en lo futuro se concedan a particulares para construir muelles, con arreglo a lo dispuesto por decreto de 5 de Julio de 1883, se sujetarán a las siguientes condiciones, ademas de las prescritas en el citado decreto de 5 de Julio de 1883:

a) Los concesionarios estarán obligados a permitir el embarque i desembarque de marcaderías pertenecientes a particulares siempre que a juicio de una comision compuesta del Gobernador del departamento, del injeniero de la provincia i del Gobernador marítimo no quedaren en la bahía otros lugares adecuados para la construccion de muelles;

b) Las tarifas que fijen por este servicio deberán someterse a la aprobacion del Presidente de la República, el cual podrá ordenar su modificacion cuando así lo estimare conveniente.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Alejandro Vial.

---

180. Pesca de ballenas.—Se reglamenta el uso de embarcaciones menores por los pescadores de ballenas.

Santiago, 29 de Mayo de 1863.

En vista de lo espuesto en la nota que precede del Intenden-

te de Concepcion, a la cual acompaña una solicitud de don José Moran, con lo informado sobre ella por los Ministros de Aduana de Valparaiso, i considerando:

1.° Que a las embarcaciones menores que suelen destinarse a la pesca de ballenas, les es muchas veces necesario tocar en las caletas habilitadas o en otros puntos de la costa, i que, mediante esta circunstancia i prestando el ejercicio de una industria, pueden i suelen ocuparse de tráficos ilícitos, haciendo el contrabando;

2.° Que el art. 24, cap. 1.° de la Ordenanza de Aduanas dispone que para que las lanchas i embarcaciones menores puedan obtener licencias para ir a las caletas no habilitadas con el objeto de cargar o descargar cereales u otros artículos del pais, libres de derecho de esportacion, es necesario que los interesados rindan fianza por el valor de las embarcaciones, apreciadas por los capitanes de puerto; i

3.° Que conviene al resguardo de los intereses fiscales someter las embarcaciones menores que puedan destinarse a la pesca de ballenas, a las mismas disposiciones del citado artículo de la Ordenanza,

Decreto:

Art. 1.° Los individuos que se ocupan de la pesca de ballenas i que se valgan para ello de lanchas o embarcaciones menores, se someterán a las prescripciones siguientes:

1.ª Rendirán una fianza a satisfaccion del jefe de la Aduana en cuya jurisdiccion ejerzan su industria, por el valor que representen las embarcaciones destinadas a la pesca, a fin de responder con ella a los cargos que resulten en el caso de que esas embarcaciones se ocupen de tráficos ilegales;

2.ª Cada vez que dichas embarcaciones entren o salgan de los puertos donde hai autoridades de Aduanas, serán visitadas por un empleado del Resguardo, con el fin de averiguar si tienen a su bordo mercaderías estranjeras, en cuyo caso deberán ser sometidas a la respectiva junta de comisos

Art. 2.° Las licencias que se atorgaren por los Intendentes para que los pescadores de ballenas puedan servirse de embarcaciones menores en el ejercicio de su industria, durarán solo seis meses, a cuyo vencimiento deberán renovarse juntamente con la fianza prescrita; si es que ésta hubiese llegado a ser insuficiente.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Domingo Santa María.

Nota—Damos a continuacion otro decreto que otorga franquicias aduaneras a los pescadores de ballenas.

Santiago, 25 de Junio de 1868.

Vista la precedente solicitud, con lo informado sobre ella por el Intendente de Concepcion,

Decreto:

Las aduanas de la República despacharán libre de derechos de internacion el aceite, producto de la pesca hecha en buques nacionales, trasbordados en puertos estranjeros, bajo las siguientes condiciones:

1.° El Cónsul chileno residente en el puerto en donde se efectúe el trasbordo, a peticion del interesado i previa declaracion jurada de la tripulacion del buque en que se hubiera obtenido el aceite, certificará la procedencia de dicho artículo.

2.° El mismo Cónsul en el certificado de procedencia que espida, especificará el nombre del buque ballenero nacional que hace el trasbordo, el nombre del buque a que se trasborda el aceite, la cantidad trasbordada de este artículo i el puerto chileno a que se destina.

3.° El mismo Cónsul dará al interesado una copia autorizada del certificado que espida, remitiendo el orijinal a la aduana del puerto a que se dirije el buque.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Alejandro Reyes.

181. Pesca de ostras. —Se dicta la ordenanza que reglamenta su pesca en el litoral del departamento de Ancud.

Santiago, 17 de Julio de 1874.

De acuerdo con el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobar la siguiente

Ordenanza que reglamenta la pesca de otras en el litoral del departamento de Ancud

Art. 1.° En todo el litoral del departamento de Ancud queda prohibida la pesca de ostras desde el 15 de Octubre hasta el 1.° de Abril.

Los infractores de esta disposicion serán penados con una multa de veinticinco pesos por primera vez i del doble en caso de reincidencia.

En defecto de la multa, sufrirá el infractor un dia de prision por cada peso.

Art. 2.° No se entiende por pesca, i de consiguiente tampoco está comprendido en la prohibicion que establece el artículo 1.°, el recojer las ostras que el mar arroje a la playa.

Art. 3.° Esta ordenanza principiará a rejir el 15 de Octubre del presente año.

Tómese razon en la oficina del Ministerio del Interior e Intendencia de Chiloé, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Eulojio Altamirano.

---

182. Focas o lobos marinos, nutrias i chungungos.—Se dicta la ordenanza que reglamenta su caza o pesca en las costas, islas i mares territoriales de Chile.

Santiago, 17 de Agosto de 1892.

De acuerdo con el Consejo de Estado he tenido a bien aprobar la siguiente

Ordenanza que reglamenta la caza o pesca de focas o lobos marinos, nutrias i chungungos en las costas, islas i mares territoriales de Chile

Art. 1.° Solo los chilenos i los estranjeros domiciliados en Chile, podrán cazar o pescar focas o lobos marinos, nutrias i chungungos en las costas, islas i mares territoriales de la República, conforme a lo dispuesto en el art. 611 del Código Civil.

No podrán emplearse en la caza o pesca, a que se refiere esta ordenanza, otras naves que las chilenas que reunan los requisitos exijidos por la lei de Navegacion para ser consideradas como tales, quedando absolutamente escluidas del ejercicio de esta industria las naves estranjeras.

Art. 2.° Para los efectos de esta ordenanza, las costas, islas i mares territoriales de Chile, se considedarán divididas en tantas zonas como gobernaciones marítimas existan en la República.

Las estension de cada zona será la de la gobernacion marítima respectiva.

Art. 3.° Queda absolutamente prohibida la caza o pesca de focas o lobos marinos, nutrias i chungungos durante los meses de Noviembre, Diciembre, Enero i Febrero de cada año.

Art. 4.° Los buques o embarcaciones nacionales que se dediquen a esta caza o pesca, deberán obtener un permiso especial de la Comandancia Jeneral de Marina, que se concederá despues de oir el informe de las autoridades locales i previo el otorgamiento de una fianza, para responder a los cargos que pudieran resultar contra el concesionario.

El monto de esta fianza será de doscientos pesos para las

embarcaciones de ménos de veinticinco toneladas i de mil pesos para las de mayor porte.

La infraccion de este artículo será penada con una multa de diez a cincuenta pesos por cada animal que se haya cazado o pescado sin el permiso correspondiente, sin perjuicio del comiso del producto de la caza o pesca.

Art. 5.° El permiso a que se refiere el artículo anterior no podrá otorgarse por mas de una temporada, i espresará ademas:

1.° La zona dentro de la cual deberá la nave ejercer la industria, no pudiendo estenderse a mas de una zona; i

2.° El número de focas o lobos marinos, nutrias i chungungos que se autoriza al concesionario para cazar o pescar.

Los contraventores de las disposiciones de este artículo serán penados con la multa a que se refiere el artículo anterior i con la pérdida de las especies que hubieren cazado o pescado, fuera de la zona espresada en el permiso o excediendo el número fijado en él.

Art. 6.° El permiso a que se refiere el art. 4.° no exime a la nave que lo hubiere obtenido, de las obligaciones que le impone el tít. IV de la lei de Navegacion.

Art. 7.° Queda absolutamente prohibido cazar o pescar, entre las especies a que se refiere esta Ordenanza, las hembras de cualquiera edad i los machos menores de un año.

Los infractores de esta disposicion incurrirán en una multa de cincuenta a cien pesos por cada infraccion i en el comiso de la especie.

Art. 8.° Queda asimismo prohibido, bajo las penas determinadas en el artículo anterior, emplear en la caza o pesca armas de fuego u otros medios que puedan ahuyentar las especies de los lugares de su morada habitual.

Art. 9.° Terminada la espedicion de pesca, todo buque deberá regresar al puerto donde hubiese zarpado, para que la autoridad correspondiente pueda ordenar la cancelacion de la fianza otorgada, siempre que no hubiere infrinjido las disposiciones de esta Ordenanza.

Art. 10. El Presidente de la República podrá suspender en absoluto la caza o pesca en una o mas zonas determidas, cuando así lo exijiese la propagacion de las especies i el porvenir de la industria.

Art. 11. Esta Ordenanza comenzará a rejir desde la fecha de su promulgacion i todas las naves que se dediquen a la pesca deberán llevar un ejemplar de ella, bajo la multa de diez pesos.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

V. Dávila Larrain.

---

183. Caza o pesca de focas o lobos marinos, nutrias i chunchungos.—Se prohibe en los lugares que se indican por el término de cuatros años.

Lei núm. 83.

Santiago, 19 de Agosto de 1893.

Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Prohíbese en absoluto, por el término de cuatro años, la caza o pesca de focas o lobos marinos, nutrias i chunchungos, en las zonas que abarcan las gobernaciones marítimas de Chiloé i Magallanes i en las costas de las islas de Juan Fernandez.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

JORJE MONTT.

V. Dávila Larrain.

Nota.—Por decreto de 20 de Agosto de 1892 se habia establecido igual prohibicion por el término de un año.

---

184. Pesca de langostas.—Se prohibe en las islas de Juan Fernandez la pesca de langostas durante los meses de Setiembre a Enero.

Santiago, 16 de Mayo de 1896.

Vista la nota que precede,

Decreto:

Se prohibe la pesca de la langosta en las islas de Juan Fernandez en los meses de Setiembre, Octubre, Noviembre, Diciembre i Enero.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Elías Fernández A.

---

185. Pesca de langostas.—Se modifica el decreto anterior.

Santiago, 16 de Setiembre de 1896.

Vistos estos antecedentes,

Decreto:

1.° Se reduce a los meses de Octubre, Noviembre i Diciembre el plazo de veda fijado por decreto número 620, de 16 de Mayo del presente año, para pescar langostas en el archipiélago de Juan Fernandez.

2.° Se autoriza al subdelegado de dichas islas para que, en vista de las circunstancias calificadas, amplie hasta por quince

dias el plazo señalado en este decreto, anticipando o postergando la vijencia de la veda.

3.° Durante la época de la pesca libre, toda langosta que mida ménos de veinte centímetros será devuelta al mar.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Elías Fernandez A.

---

186. Prácticos de Lebu.—Se organiza un Cuerpo de Prácticos para el puerto de Lebu.

Santiago, 5 de Enero de 1869.

Vista la nota que precede, i en atencion a lo propuesto en ella por la Comandancia Jeneral de Marina,

Decreto:

Establécese en el puerto de Lebu un Cuerpo de Prácticos que se constituirá i rejirá en conformidad al reglamento de 11 de Agosto de 1858, que organizó el Cuerpo de Prácticos de Valparaiso.

Se entenderán incorporados en dicho reglamento los decretos de 12 de Diciembre de 1867 i de 11 de Noviembre de 1868.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Francisco Echáurren.

---

187. Reglamento Jeneral de Prácticos.—Se dicta el reglamento Jeneral de Prácticos.

Santiago, 4 de Julio de 1870.

He acordado i decreto el siguiente

Reglamento Jeneral de Prácticos

Art. 1.° En cada uno de los puertos capitales de gobernaciones i subdelegaciones marítimas, en que a juicio del Comandante Jeneral de Marina lo demanden las necesidades del servicio, habrá uno o mas pilotos prácticos elejidos entre los buenos hombres de mar que hayan navegado como capitanes o pilotos por lo ménos cinco años i que posean, ademas del castellano, otro idioma vivo.

Art. 2.° Todo marino que pretenda ejercer el destino de práctico en un puerto presentará a la autoridad marítima la patente o despacho de capitan o piloto si lo tuviere, i en su defecto una declaracion escrita de personas autorizadas sobre sus aptitudes marineras, i un informe de su buena conducta i conocimiento del puerto.

Art. 3.° Para proveer las plazas de prácticos formará el capitan de puerto propuestas de tres sujetos, las que con un informe particular en que se espresen las condiciones i demas circunstancias que hagan acreedores a los propuestos para obtener el destino de práctico, los someterá al Comandante Jeneral de Marina, quien espedirá el nombramiento a favor del que considere mas apto en bien del servicio público.

Art. 4.° Todo práctico al tomar posesion de su empleo rendirá una fianza de quinientos pesos, para responder por las averías que en el ejercicio de sus funciones causare por su culpa.

Art. 5.° Una vez que el práctico haya obtenido su nombramiento i rendido la fianza de que habla el artículo anterior, será dado a reconocer por el capitan de puerto ante los celadores de bahía i demas jente de mar; pues sin este indispensable requisito no podrá ejercer las funciones de su cargo, so pena de una

multa de cincuenta pesos a favor del hospital o una prision de veinticinco dias, siendo ademas condenado en los daños que causare por su impericia.

Art. 6.° Los prácticos estarán subordinados al capitan de puerto sin dependencia de otra jurisdiccion en lo relativo a su cargo. En consecuencia, el espresado funcionario tendrá facultad de correjirlos en sus faltas i aun de suspenderlos del ejercicio de sus funciones, dando cuenta oportunamente al Comandante Jeneral de Marina.

Art. 7.° El capitan de puerto en el acto de dar a reconocer al nuevo práctico, ha de prevenirle que en las averías o descalabros que causare por su culpa, será castigado con arreglo a la lei, sin perjuicio de las indemnizaciones correspondientes; i en las orijinadas por ignorancia, descuido o temeridad, será responsable en la forma que se indicará.

Art. 8.° Cuando hubiere mas de un práctico en un puerto, ni de noche ni de dia podrá faltar uno de ellos de guardia en la oficina del capitan del puerto, a fin de acompañar a este, o al ayudante en las visitas que se practiquen a los buques entrantes, como asimismo para desempeñar todas las comisiones ordinarias de mar que tenga a bien ordenarle dicho jefe.

Art. 9.° El práctico que faltare a su guardia sufrirá un arresto que no excederá de ocho dias; pero si reincidiere, podrá estenderse este arresto hasta un mes, esceptuándose los casos de enfermedad lejítimamente comprobada.

Art. 10. En dia de temporal serán obligados todos los prácticos durante el dia a dar sus vueltas por el muelle i oficina del capitan de puerto, para acudir con prontitud donde fueren necesarios sus servicios, i en la noche quedará solo el de guardia, sin que pueda por ningun pretesto separarse de su puesto.

Art. 11. Los prácticos se presentarán diariamente al capitan del puerto con el objeto de que éste les indique las faenas que han de ejecutar, segun requerimiento escrito de quienes voluntariamente soliciten sus servicios, concluidos los cuales, lo pondrán en conocimiento del espresado funcionario.

Art. 12. El capitan de puerto formará una escala de alternativa para las funciones ordinarias de los prácticos en órden a amarrar i desamarrar los buques en el fondeadero, i de sus obvenciones se hará masa comun asentándolas partida por partida, con espresion del motivo segun se fuere causando, en el libro que han de tener a este fin, i en el que han de firmar su cobro cada mes por iguales partes.

Art. 13. La administracion de esta masa comun con arreglo a lo prescrito en este reglamento, corresponderá a una comision compuesta del capitan del puerto i un práctico que será elejido a votacion, siempre que su número pasare de dos individuos.

Art. 14. Por amarrar o desamarrar un buque en cualquier parte del fondeadero, se sujetarán los prácticos al siguiente arancel:

Por un buque	de 100 toneladas o de ménos.........	$ 5
»	de 100 a 200 toneladas..............	7
»	de 200 a 300 »	9
»	de 300 a 400 »	11
»	de 400 a 500 »	13
»	de 500 a 600 »	15
»	de 600 a 700 »	17
»	de 700 a 800 »	19
»	de 800 a 1000 »	21
»	de 1000 a 2000 »	23
»	de mas de 2000 »	25

Art. 15. Serán obligados los prácticos a dejar un cinco por ciento mensual de sus obvenciones, hasta formar una cantidad igual a la que represente el total de la fianza de que habla el art. 4.°

Art. 16. El fondo formado de la manera que se indica en el artículo anterior será destinado esclusivamente al pago de las averías causadas por cualquiera de los prácticos.

Art. 17. El descuento ordenado en el art. 15 se depositará

mensualmente en un banco, i a falta de éste en la tesorería de departamento o tenencia de ministros que corresponda, i los intereses que produzca en el primer caso, acrecerán al capital, sin que por ningun pretesto se haga de él otro uso que el determinado en el artículo anterior.

Art. 18. Cuando por cualquiera circunstancia deje un práctico el servicio, se le abonará la parte que le corresponda de los fondos de reserva que existan al tiempo de su separacion.

Art. 19. En caso de averías causadas por los prácticos, se nombrará inmediatamente por el capitan de puerto una comision compuesta de cuatro capitanes mercantes bajo su presidencia, la que oyendo el testimonio de los buques mas cercanos al lugar del accidente, decidirá de la culpabilidad o inculpabilidad del práctico.

En el primer caso, se procederá a valorizar los daños causados en la nave, cubriéndose su importe con el fondo de reserva i en la forma prevenida en los artículos anteriores; en el segundo, se estenderá al práctico el juicio de absolusion de la comision, para que le sirva de resguardo si fuere demandado.

Art. 20. Siempre que un capitan necesitare o pidiere los servicios de un práctico, los solicitará del capitan de puerto; bien entendido i bajo severas penas, que no podrán imponerse los servicios de prácticos a quien voluntariamente no los pida.

Art. 21. El capitan de puerto señalará el sitio i prescribirá el modo i forma en que los prácticos hayan de amarrar los buques en el fondeadero, segun las órdenes dictadas i que se dicten por autoridad competente, ya sea respecto a desembarazo de sitios, a situacion de amarradero, ya al debido cumplimiento de disposiciones de aduana, resguardo o sanidad.

Art. 22. Para entrar un práctico a un buque que arribe al puerto, se informará del capitan si hai motivo de entredicho o cuarentena, i habiéndolo piloteará el buque desde su embarcacion si fuere posible, i lo dirijirá al sitio correspondiente donde lo dejará fondeado, dando cuenta inmediatamente al capitan de puerto.

Art. 23. Al llegar un práctico a bordo de un buque que entra al puerto, preguntará a su capitan si necesita sus servicios; en cuyo caso los prestará procediendo desde luego a tomar la direccion del buque hasta dejarlo amarrado en el sitio conveniente.

Art. 24. El capitan cuyo buque haya sido amarrado por un práctico, queda de hecho irresponsable de las averías que causare la nave miéntras permanezca en el mismo fondeadero, pues en este caso debe procederse en la forma prescrita en el art. 19.

Art. 25. Fondeado un buque, ningun práctico podrá amarrarlo o desamarrarlo sin haber sido nombrado previamente por el capitan de puerto; el que lo hiciere faltando a lo prevenido en este artículo pagará una multa de veinte pesos a favor del hospital.

Art. 26. El práctico ántes de mover el buque i llevarlo al fondeadero jeneral, examinará por sí mismo el estado de las amarras con que cuenta, i si hallare que no corresponden al porte del buque por su poco peso o mal estado, no hará movimiento alguno, procediendo sin dilacion a dar parte al capitan de puerto, quien dictará las medidas que juzgue oportunas en este caso.

Art. 27. El práctico que no amarrare un buque conforme a lo prevenido en este reglamento, será obligado a amarrarlo nuevamente a su costa; i si reincidiere pagará veinte pesos de multa a favor del hospital, sin perjuicio de amarrarlo por su cuenta.

Art. 28. Si al levantar las anclas de un buque salieren enredadas en ellas anclas o cadenas perdidas en el fondeadero, el práctico que se hallare a bordo, dará parte al capitan del puerto inmediatamente que baje a tierra; el contraventor pagará una multa de veinticinco pesos, destinada al mismo establecimiento de que se ha hecho referencia en los artículos anteriores.

Art. 29. Por cualquiera faena estraordinaria que se ejecute por los prácticos se hará previamente un convenio entre ellos i

los interesados ante el capitan de puerto. En caso contrario, las partes se someterán a la decision del mencionado jefe.

Art. 30. Todo buque que necesite práctico izará en el tope del trinquete un gallardeton azul, i en las embarcaciones menores en que se embarquen los prácticos para ejercer sus funciones, llevarán en el asta de popa una bandera del mismo color, de un metro de vuelo por setenta centímetros de ancho.

Art. 31. Los prácticos usarán el boton de ancla, i por todo distintivo llevarán en la parte superior de la gorra el escudo que usa el cuerpo jeneral de la Armada.

Art. 32. En la oficina de la capitanía del puerto se fijará en su respectiva tablilla una copia del presente reglamento i una vez a la semana el capitan de puerto dispondrá que se saque a la parte esterior, a un lugar visible para que pueda leerlo el público.

Art. 33. Se deroga el reglamento dictado con fecha 11 de Agosto de 1858 para los prácticos del puerto de Valparaiso, debiendo el presente rejir tanto en éste como en todos aquellos puertos donde no existan reglamentos especiales.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Francisco Echáurren.

---

188. Reglamento jeneral de Prácticos.—Se modifican algunas disposiciones del reglamento anterior.

Santiago, 24 de Marzo de 1893.

En vista de estos antecedentes i de los informes favorables emitidos por la Comandancia Jeneral de Marina, por la Oficina Çentral de Capitanías de Puerto i por la Cámara de Comercio de Valparaiso,

Decreto:

Sustitúyese el artículo 14 del Reglamento Jeneral de Práticos de 4 de Julio de 1870, por el siguiente:

Art. 14. Por amarrar o desamarrar un buque en cualquier parte del fondeadero, se sujetarán los prácticos al siguiente arancel:

Por un buque de 100 toneladas o ménos...... $	7
Por uno de 101 a 200 toneladas................	9
» de 201 a 300 id....................	11
» de 301 a 400 id....................	13
» de 401 a 500 id....................	15

I por un buque de mas de 500 toneladas se cobrará tres centavos por cada una de ellas.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

V. Dávila Larrain.

---

189. Prácticos de Chiloé i Llanquihue.—Se dicta el reglamento respectivo.

Santiago, 4 de Julio de 1870.

He acordado i decreto el siguiente

Reglamento para el cuerpo de Prácticos de Chiloé i Llanquihue

Art. 1.° Por ahora i miéntras las exijencias del servicio no lo demanden, el cuerpo de pilotos prácticos de las gobernaciones marítimas de Chiloé i Llanquihue, se compondrá de dos individuos para cada una, elejidos entre los buenos hombres de mar que hayan navegado como capitanes o pilotos en la marina

mercante, por lo ménos cinco años, i que posean, ademas del castellano, otro idioma vivo.

Art. 2.° Todo marino que pretenda incorporarse en el cuerpo de Prácticos, presentará al Gobernador marítimo la patente o despacho de capitan o piloto si lo tuviere, i en su defecto una declaracion escrita de personas autorizadas, sobre sus aptitudes marineras, i un informe de su buena conducta i conocimiento de los canales i puertos del Archipiélago.

Art. 3.° Para proveer las plazas de prácticos creadas por este reglamento, propondrá el Gobernador marítimo los sujetos que reunan las condiciones del artículo anterior i que hayan rendido exámen ante una comision compuesta del mismo gobernador i dos capitanes mercantes esperimentados; i el Comandante Jeneral de Marina espedirá el nombramiento a favor de los que considere mas aptos en bien del servicio público.

Art. 4.° Todo práctico al tomar posesion de su empleo, rendirá una fianza de quinientos pesos para responder por las averías que en el ejercicio de sus funciones, por neglijencia o impericia, causare en las bahías o canales del Archipiélago.

Art. 5.° Una vez que el práctico haya rendido la fianza i obtenido su nombramiento, será dado a reconocer por el Gobernador marítimo, pues sin este indispensable requisito no podrá ejercer las funciones de su cargo, so pena de ser multado en cincuenta pesos a favor del hospital i ademas condenado en los daños que causare por su impericia.

Art. 6.° Todo práctico, una vez incorporado en el cuerpo, no podrá retirarse ántes de tres años: i en caso de hacerlo, perderá todo lo que tenga en depósito en la Tesorería a beneficio de los prácticos existentes, a no ser que la separacion sea causada por una enfermedad grave.

Art. 7.° Los prácticos estarán subordinados al Gobernador marítimo, sin dependencia de otra jurisdiccion en lo relativo a su cargo. En consecuencia, el espresado funcionario tendrá la facultad de correjirlos en las faltas i aun de suspenderlos de sus funciones, dando cuenta a la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 8.° El Gobernador marítimo, en el acto de dar a conocer al nuevo práctico, ha de prevenirle que en las averías i descalabros que causare por su culpa, será castigado con arreglo a la lei, sin perjuicio de las indemnizaciones correspondientes; i en las orijinadas por ignorancia, descuido o temeridad, será responsable en la forma que se indicará.

Art. 9.° Cada uno de los prácticos tendrá una carta de Ancud a Melipulli i otra del Archipiélago de Chiloé, para situar los bajos i peligros que nuevamente se descubran en los reconocimientos que han de hacer continuamente, i darán cuenta en el acto al Gobernador marítimo para que sean anotados i publicados, con el fin de que los navegantes tengan conocimiento.

Art. 10. En la oficina del Gobernador marítimo se presentará diariamente de guardia un práctico, i acompañará siempre al ayudante de la gobernacion en las visitas que hiciere a los buques que entran al puerto, como asimismo desempeñará todas las comisiones ordinarias de mar que el Gobernador marítimo tuviere a bien ordenarle.

Art. 11. El práctico que faltare a su guardia sufrirá un arresto que no excederá de ocho dias, i si reincidiere, podrá estenderse este arresto hasta un mes, esceptuándose los casos de enfermedad lejítimamente comprobada.

Art. 12. En los dias de temporales de norte, serán obligados todos los prácticos a dar sus vueltas por el muelle para acudir con prontitud donde fueren necesarios sus servicios, i en la noche quedará solo el de guardia, sin que pueda por ningun motivo separarse de su puesto.

Art. 13. Los prácticos se presentarán diariamente al Gobernador marítimo con el objeto de que éste les indique las faenas que han de ejecutar, segun requerimiento escrito de quienes voluntariamente soliciten sus servicios, concluidos los cuales lo pondrán en conocimiento del espresado funcionario.

Art. 14. El Gobernador marítimo formará escala de alternativa para las funciones ordinarias de los prácticos, ya sea para colocar los buques en la bahía, para ponerlos en cuarentena o

para dejarlos en franquía, conducirlos a cualquier punto del Archipiélago o ya en fin para salvar las embarcaciones menores.

Art. 15 De las observaciones de todos estos servicios se formará masa comun, asentándolas partida por partida, con espresion del motivo segun se fuere causando, en un libro que ha de tenerse a este fin, i en el que han de firmar su cobro cada mes por iguales partes, deducida la sesta parte para el Gobernador marítimo i del práctico mas antiguo.

Art. 16. Por amarrar o desamarrar un buque en el fondeadero de Ancud o Melipulli en el lugar que se les designare, se sujetarán los prácticos al siguiente arancel:

Por un buque de	100 toneladas para abajo......				$ 6
»	100	a	200 toneladas.		8
»	200	a	400	»	10
»	400	a	600	»	12
»	600	a	1000	»	14
»	1000 toneladas para arriba....				16

Art. 17. Por conducir un buque a Melipulli desde Ancud i vice-versa, los prácticos recibirán las siguientes obvenciones. por ida o vuelta, que pagarán los capitanes en el puerto de su salida al emprender el viaje, debiendo darse un recibo al capitan o consignatario firmado por el práctico i visado por el Gobernador marítimo:

Por un buque de	6 piés de calado para abajo...			$ 40
»	6	a	10 piés............	50
»	10	a	15 »	70
»	15	a	20 »	90
»	20	a	23 »	110
»	23 piés para adelante............			130

Los prácticos serán mantenidos abordo a costa del buque i gozarán ademas de la obvencion de cincuenta centavos diarios. Si

al buque no le conviniere mantenerlo de su cuenta miéntras permanezca anclado en el lugar de su destino o en tránsito para él, le abonará otros cincuenta centavos diarios.

Ninguna de las obvenciones a que se refiere el inciso anterior ingresarán a la caja de los prácticos como fondos comunes, por consultarse para su alimento i gasto diario.

Art. 18. Los prácticos, tan luego como lleguen a Ancud, Melipulli u otro lugar del Archipiélago, se presentarán a la autoridad marítima i le darán cuenta de las ocurrencias del viaje, poniéndose bajo sus órdenes.

Art. 19. El capitan que habiendo llegado al puerto de su destino no necesitase mas de los servicios del práctico, lo avisará a éste i le abonará doce pesos para su regreso a Ancud o Melipulli.

Art. 20. Para los demas puntos del interior o para los intermedios entre Ancud o Melipulli, el capitan interesado se dirijirá al Gobernador marítimo, quien fijará el precio que deba abonarse al práctico, tomando como base el arancel fijado por el artículo 17, segun la distancia que tenga que recorrer el buque i los peligros que deban precaverse.

Art. 21. Por llevar un buque a Maullin, Godoi, San Pedro o cualquiera otro puerto de la costa, se sujetarán los prácticos al contrato que se haga por escrito en la Gobernacion Marítima.

Art. 22. Cuando en dias de temporal se encuentre en peligro alguna embarcacion menor, los interesados solicitarán el servicio de los prácticos; pero si aquellos no lo hicieren i el Gobernador marítimo considerase inminente el peligro, no siendo suficientes los medios de que puedan disponer para el salvamento, ordenará a los prácticos presten sus servicios. En uno i otro caso el dueño queda obligado a satisfacer una cuota que no baje de diez pesos ni exceda de cincuenta, a juicio del espresado funcionario, siempre que por el servicio de los prácticos se haya salvado la mitad o una parte del valor de la carga, o la embarcacion sino la tuviere; pero no se cobrará derecho alguno si la embarcacion, sin tener carga, no midiere mas de diez toneladas.

Las cantidades que se obligan por las obvenciones que fija este artículo, no ingresarán al fondo comun de los prácticos. sino que serán repartidas por el Gobernador marítimo entre los que presten el servicio i los bogadores de la embarcacion de ellos.

Art. 23. Serán obligados los prácticos a dejar un cinco por ciento mensual de sus obvenciones hasta formar una cantidad igual a la que represente el total de la fianza de que habla el artículo 4.°

Art. 24. La cantidad reunida de la manera que se indica en el artículo anterior, será destinada esclusivamente al pago de las averías causadas por los prácticos, afectando indistintamente a todo el cuerpo el desembolso que orijinen las reparaciones de las avarías ocasionadas por alguno de sus miembros.

Art. 25. El fondo que se vaya reuniendo con el descuento ordenado en el artículo 23, se depositará mensualmente en la Tesorería fiscal, sin que bajo ningun pretesto se haga de él otro uso que el determinado en el artículo 24.

Art. 26. Cuando por cualquiera circunstancia deje un práctico de pertenecer al cuerpo, se le abonará la parte que le corresponda de los fondos de reserva que existan al tiempo de su separacion del servicio.

Art. 27. En caso de averías causadas por los prácticos, se nombrará una comision compuesta de cuatro capitanes mercantes, la que, oyendo el testimonio de los de los buques mas cercanos al lugar del accidente, presidida por el Gobernador marítimo o el jefe u oficial de marina que se nombre, decidirá de la culpabilidad del práctico.

En el primer caso se procederá a valorizar los daños causados en la nave, cubriéndose su importe con el fondo de reserva del cuerpo de Prácticos i en la forma prevenida en los artículos anteriores; en el segundo caso se estenderá al práctico el juicio de absolucion de la comision, para que le sirva de resguardo si fuere demandado.

Art. 28. Siempre que un capitan necesitare o pidiere los ser-

vicios de un práctico, lo solicitará del Gobernador marítimo; bien entendido que no podrán imponerse los servicios de prácticos a quien voluntariamente no los pida, salvo el caso del artículo 22; pero será prudente informar a los capitanes de los peligros a que se esponen sino llevan prácticos para ciertos lugares.

Art. 29. La autoridad marítima señalará el sitio i prescribirá el modo i forma en que los prácticos hayan de amarrar los buques, segun las órdenes dictadas o que se dicten por autoridad competente, ya sea respecto a desembarazos de sitios, a situacion de amarradero, ya al debido cumplimiento de disposiciones de aduana, resguardo o sanidad.

Art. 30. Para entrar un práctico a un buque que arribe al puerto, se informará del capitan si hai motivo de entredicho o cuarentena, i habiéndolo piloteará el buque desde su embarcacion, si fuere posible, i lo dirijirá al sitio correspondiente donde lo dejará fondeado, dando cuenta inmediatamente al Gobernador marítimo.

Art. 31. Al llegar un práctico a bordo de un buque que entra al puerto, preguntará al capitan si acepta sus servicios; en este caso los prestará, procediendo desde luego a tomar la direccion del buque hasta dejarlo amarrado en el sitio conveniente.

Art. 32. El capitan cuyo buque haya sido amarrado por un práctico, queda de hecho irresponsable de las averías que causare la nave miéntras permanezca en el mismo fondeadero, pues en este caso debe procederse en la forma prescrita en el artículo 27.

Art. 33. Fondeado un buque, ningun práctico podrá amarrarlo o desamarrarlo sin haber sido nombrado previamente por el Gobernador marítimo: el que lo hiciere faltando a lo prevenido en este artículo, pagará diez pesos de multa a favor del hospital.

Art. 34. El práctico ántes de mover el buque i llevarlo al fondeadero jeneral, examinará por sí mismo el calado del buque i el estado de las amarras con que cuenta: i si hallare que éstas

no corresponden al porte de él, ya por su poco peso o mal estado, no hará movimiento alguno, procediendo sin dilacion a dar parte al Gobernador marítimo, quien dictará las medidas que juzgue oportunas en este caso.

Art. 35. El práctico que no amarrase un buque conforme a lo prevenido en este reglamento, será obligado a ejecutarlo nuevamente a su costa, i si reincidiere, pagará diez pesos de multa a favor del hospital, sin perjuicio de amarrarlo por su cuenta.

Art. 36. Si al levantar las anclas de un buque saliesen enredadas en ellas anclas o cadenas perdidas en el fondeadero, el práctico que se hallare a bordo dará parte al Gobernador marítimo inmediatamente que baje a tierra: los contraventores pagarán una multa de veinte pesos, destinados al mismo establecimiento de que se ha hecho referencia en los artículos anteriores.

Art. 37. Por cualquiera faena estraordinaria que se ejecute por los prácticos, se hará previamente un convenio entre ellos i los interesados ante el Gobernador marítimo. En caso contrario las partes se someterán a la decision del mencionado jefe.

Art. 38. Todo buque que necesitare práctico, izará en el tope del trinquete un gallardeton azul, i en las embarcaciones menores en que se embarquen los prácticos para ejecutar sus funciones, llevarán en el asta una bandera azul de un metro de vuelo sobre ochenta centímetros de vaina.

Art. 39. Los prácticos usarán el boton de ancla, i por todo distintivo llevarán en la parte superior de la gorra el escudo que usa el cuerpo jeneral de la Armada.

Art. 40. Quedan derogados los decretos de 28 de Abril de 1862 i 23 de Julio de 1868 i cualquiera otra disposicion contraria al presente reglamento.

Artículo transitorio.—Sino se encuentran capitanes esperimentados para el exámen de que habla el artículo 3.°, podrán

suplir por ahora los pilotos prácticos del cuerpo que actualmente desempeñan estos cargos.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PEREZ.

Francisco Echáurren.

---

190. Prácticos de Chiloé i Llanquihue.—Se modifica el reglamento anterior.

Santiago, 3 de Julio de 1871.

Vista la precedente solicitud del ajente de la Compañía Inglesa de Vapores, en la cual pide que se le manden devolver ciertas cantidades que le ha cobrado demas el Gobernador marítimo de Llanquihue por haber entendido mal el artículo 17 del Reglamento de Prácticos de 4 de Julio del año pasado; considerando que el referido funcionario al cobrar el pilotaje por la conduccion de los vapores de Melipulli a Ancud se ha ajustado a lo que claramente manda el citado artículo 17, pues en éste se dice que las obvenciones se pagarán por ida i vuelta; i teniendo presente lo informado por la Comandancia Jeneral de Marina acerca de dicha solicitud i lo que propone sobre reduccion del derecho de pilotaje en Ancud i Melipulli,

Decreto:

1.° No ha lugar a la devolucion que solicita el ajente de la Compañía Inglesa de Vapores.

2.° En lo sucesivo las obvenciones de que trata el artículo 17 del Reglamento de Prácticos de Chiloé i Llanquihue se cobrarán por ida i vuelta.

Devuélvanse al interesado los recibos con que acompaña su solicitud.

Tómese razon i comuníquese.

PEREZ.

J. Ramon Lira.

Santiago, 8 de Enero de 1875.

En virtud de lo espuesto en la precedente nota,

Decreto:

Los buques que se dirijan al territorio marítimo de Llanquihue, conducidos por prácticos desde Ancud, pagarán la mitad de las obvenciones señaladas por el Reglamento de 4 de Julio de 1870 al Gobernador marítimo de Chiloé; i a su regreso a Ancud, i segun el nuevo calado de la nave, pagarán la otra mitad al Gobernador marítimo de Llanquihue.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Aníbal Pinto.

Santiago, 27 de Julio de 1876.

En vista de la nota precedente i de los informes que la acompañan,

Decreto:

De los cuatro pilotos de que se compone el cuerpo de Prácticos de Chiloé i Llanquihue, tres residirán en Ancud i uno en Melipulli.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Ignacio Zenteno.

---

191. Plan de señales para pedir ausilio o práctico.—Se dicta el plan respectivo con el objeto indicado.

Santiago, 6 de Setiembre de 1875.

Visto el espediente anterior, apruébase el siguiente plan de señales para pedir ausilio o práctico:

Art. 1.°—De dia.—Se considerarán como señales de pedir ausilio las siguientes (números 1, 2 i 3,) bien se hagan juntas o separadamente:

1 Un cañonazo disparado próximamente de minuto en minuto;

2 La señal de pedir ausilio que el Código Internacional indica por N. C.;

3 La señal de gran distancia que consiste en una bandera cuadrada, con una bola o cosa parecida, encima o debajo de ella.

Art. 2.°—De noche.—Se considerarán como señales de pedir ausilio las siguientes (números 1, 2 i 3,) bien se hagan juntas o separadamente:

1 Un cañonazo disparado próximamente de minuto en minuto;

2 Una fogata o llamarada procedente de la combustion de brea, petróleo u otra materia;

3 Varios cohetes, mistos, tarros de luz o frascos de fuego disparados o quemados uno a uno i a cortos intervalos.

Art. 3.° Todo capitan o patron de buque que haga, mande o permita hacer a persona que le esté subordinada, cualquiera de las señales espresadas no siendo para pedir ausilio, quedará obligado a pagar una indemnizacion por el trabajo que se haya llevado a cabo, riesgo que se haya corrido o pérdida que se haya esperimentado a consecuencia de haberse creido que dicha señal se hacia pidiendo ausilio. La citada indemnizacion puede ser cobrada como las multas a los que infrinjen el reglamento de policía.

Señales para pedir práctico

Art. 4.°—De dia.—Se considerarán como señales de pedir práctico las siguientes (números 1 i 2,) bien se hagan juntas o separadamente:

1 El largar a proa una bandera ordinaria que tenga al rededor una orla blanca de un quinto del ancho total;

2 La señal de pedir práctico que el Código Internacional indica por P. T.

Art. 5.°—De noche.—Se considerarán como señales de pedir práctico las siguientes (números 1 i 2,) bien se hagan juntas o separadamente:

1 El encender de cuarto en cuarto de hora una luz azul de bengala;

2 El asomar a cortos intervalos una viva luz blanca inmediatamente por encima de la obra muerta, manteniéndola a la vista próximamente por espacio de un minuto cada vez.

Art. 6.° Todo capitan o patron de buque que haga, mande o permita hacer a persona que le esté subordinada, cualquiera de las señales espresadas, no siendo para pedir práctico o hacer otras señales con ese fin, incurrirá en una multa que no excederá de cien pesos.

Art. 7.° La Comandancia Jeneral de Marina i las autoridades marítimas de su dependencia quedan encargadas del cumplimiento de este decreto.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

M. Sanchez Fontecilla.

---

192. Plan de señales para la entrada de buques a Rio Bueno.—Se aprueba provisoriamente el que se indica.

Santiago, 8 de Julio de 1876.

He acordado i decreto:

Apruébase provisionalmente el siguiente plan de señales para la entrada de los buques en el puerto de Rio Bueno:

Art. 1.° Una bandera blanca al tope del palo de señales indicará que la barra está buena, pudiendo el buque disponerse a pasarla.

Art. 2.° Una bandera roja en la misma situacion, es señal que la barra está mala i que no debe pasarse por ningun motivo.

Art. 3.° Si estas señales no estuviesen colocadas en el palo, el buque debe entender que no ha sido visto, i en tal caso disparará un cañoñazo i esperará la señal.

Art. 4.° Un hombre situado en la playa sosteniendo una bandera blanca, colocada en el pecho en sentido vertical hácia arriba, indica que la canal está en el centro de la barra.

Art. 5.° La misma bandera sostenida con la mano derecha e inclinada en esta direccion, indica que la canal está al norte.

Art. 6.° La misma señal sostenida con la mano izquierda e inclinada en esta misma direccion, indica que la canal está al sur.

Art. 7.° Si la señal se hiciere de una embarcacion colocada en el rio, el buque que trate de entrar fijará su rumbo sobre el del bote, el cual debe situarse en la direccion del canal.

Art. 8.° El buque deberá colocar en el tope de su palo mayor la bandera blanca o roja como señal de intelijencia i en contestacion a la que se le haga de tierra.

Art. 9.° La señal de entrada no debe hacerse sino en el caso de que no haya en la barra peligro alguno para el buque que trate de pasaıla.

Art. 10. La violacion de las señales que prohiben la entrada será penada con una multa de cincuenta a doscientos pesos.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Ignacio Zenteno.

---

193. Plan de señales para la entrada de buques a Rio Bueno.—Se adiciona el plan anterior.

Saniago, 5 de Abril de 1877.

Vista la precedente nota, i teniendo presente el decreto de 8 de Julio del año último, por el cual se aprobó un plan de señales para el servicio de la barra de Rio Bueno,

Decreto:

Una bandera azul cruzada por dos diagonales blancas, se usará para significar que la embarcacion debe esperar la plena mar.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

Belisario Prats.

Nota.—Por decreto de 7 de Febrero de 1890 se hizo estensivo al práctico de Rio Bueno el derecho de pilotaje que determina el Reglamento para los del Rio Imperial, el cual se rejistra a continuacion.

---

194. Prácticos en el rio Imperial.—Se dicta el Reglamento en el servicio de Prácticos para la navegacion de dicho rio.

Santiago, 12 de Octubre de 1887.

He acordado i decreto el siguiente

Reglamento sobre el servicio de Prácticos para la navegacion del rio Imperial

Art. 1.° Todo vapor que entre en este rio o salga de él, debe tener a su bordo un ejemplar de este Reglamento i las banderas que corresponden, bajo pena de diez pesos de multa.

Art. 2.° Todo vapor que entrare o saliere sin ser dirijido por el práctico, pagará una multa de veinticinco pesos, i esta multa se aumentará hasta cien pesos si hubiere señal de barra mala.

Art. 3.° Corresponde al práctico de servicio señalar la oportunidad de la entrada o salida de los vapores, como asimismo el calado que han de tener segun el estado i fondo de la barra, dando aviso previo a la autoridad marítima.

Art. 4.° Es deber del práctico de servicio sondear i señalar con las marcas de reglamento el canal, i dirijir los vapores a su entrada i salida, dando cuenta a la autoridad marítima de cualquiera novedad que ocurra.

Art. 5.° La direccion del canal que atraviesa la barra, se marcará con la enfilada de un tablero de cuatro metros por lado, pintado de blanco, apoyado en el cerro i a cincuenta metros sobre el nivel del mar, i otro de un metro cincuenta centímetros por lado, pintado de rojo i colocado en la playa al estremo de un palo de ocho metros de altura.

Art. 6.° El práctico desde la playa frente al canal, dirijirá la entrada i salida de los vapores por medio de las siguientes indicaciones:

1.° Una bandera blanca indicará que la barra está buena.

2.° Una bandera roja indicará que la barra está mala.

3.° Una bandera azul con diagonales blancas significará que debe esperar sobre la máquina.

4.° Una bandera blanca i un gallardeton rojo debajo, que puede fondear.

5.° Una bandera roja i una blanca debajo indicará que la barra se está componiendo.

6.° Una bandera blanca i una roja debajo indicará que se prepare para entrar.

7.° Un gallardeton rojo indicará váyase a Corral.

8.° Un gallardeton blanco, váyase a Tirúa.

9.° Un gallardeton blanco i rojo dividido por iguales partes en su lonjitud, váyase a Quirico.

10. Un gallardeton rojo i azul dividido por iguales partes en su lonjitud, váyase a la isla Mocha.

11. Un gallardeton rojo i azul dividido por mitad en su ancho, busque un puerto de abrigo.

12. Una bandera blanca i un gallardeton rojo ¿ha tocado en la barra?

Estas señales se colocarán en un asta de bandera al lado del tablero de la playa.

El vapor izará la bandera blanca como afirmativa i el gallardeton rojo como negativa.

Art. 7.° Colocada la señal «prepárese para entrar», el vapor avivará sus fuegos i se colocará en la direccion del canal segun las señales fijas en tierra; pero no intentará entrar hasta que el práctico haga la señal que indica el inciso siguiente.

El práctico colocado en la playa sobre una plataforma visible desde el mar i próximo al tablero sostendrá una bandera blanca vertical, que significará que el vapor puede entrar.

En contestacion a la señal «puede entrar» i momentos ántes de ponerse en movimiento, izará el vapor una bandera blanca al palo mayor i en seguida se moverá siguiendo las indicaciones del práctico, que serán las que indican los incisos siguientes:

1.° La bandera del práctico inclinada al sur indicará que debe gobernarse aproximando la proa a ese punto del compas.

2.° La bandera inclinada al norte indicará que debe gobernarse aproximando la proa a este rumbo.

3.° La bandera vertical indicará que se mantenga la proa como está.

4.° Inclinada la bandera i batiéndola, significará que debe ponerse mas timon para virar con prontitud.

Art. 8.° Todos los vapores pagarán por pilotaje por entrada o salida lo siguiente:

Cinco pesos los que midan de veinticinco toneladas para arriba, i dos pesos cincuenta centavos los que no alcancen a veinticinco toneladas de rejistro.

Art. 9.° El Reglamento Jeneral de Policía Marítima rejirá sin perjuicio del presente, i las multas tendrán el mismo destino que se indica en aquél.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

M. García de la Huerta.

---

195. Puertos i Comercio.—De los puertos i comercio que es permitido ejecutar por ellos.

(Disposiciones de la Ordenanza de Aduana complementada por las posteriores vijentes a la fecha).

Santiago, 26 de Diciembre de 1872.

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido i aprobado la siguiente

Ordenanza de Aduanas

SECCION PRIMERA

De los puertos i su comercio

TÍTULO I

Clasificacion de los puertos

Art. 1.°

Los puertos que la República tiene abiertos al comercio nacional i estranjero, se dividen en puertos francos, mayores i menores marítimos, i mayores i menores de cordillera.

Art. 2.°

Es puerto franco el de Punta Arenas en la colonia de Magallanes.

Art 3.°

Son puertos mayores marítimos:
Ancud.
Melipulli (o Puerto Montt).
Valdivia.
Coronel.
Talcahuano.
Valparaiso.
Coquimbo.
Carrizal Bajo.
Caldera.
Taltal.—Lei de 20 de Enero de 1881.
Antofagasta.—Decreto de 12 de Abril de 1879.

Tocopilla.- Decreto de 13 de Abril de 1880.
Iquique.—Decreto de 29 de Noviembre de 1879.
Pisagua.—Decreto de 1.° de Setiembre de 1881.
Arica.—Decreto de 15 de Julio de 1880.

Art. 4.°

Son puertos menores marítimos:

Dependientes de la Aduana de Ancud:

Puerto Grille.—Habilitado por decreto de 31 de Enero de 1890.
Melinka.—Habilitado por decreto de 21 de Agosto de 1871.
Quellon.—Habilitado por decreto de 25 de Febrero de 1881.
Achao.—Habilitado por decreto de 18 de Marzo de 1888.
Maullin.—Habilitado por decreto de 23 de Julio de 1886.
Quicaví.—Habilitado por decreto de 7 de Julio de 1886.
Castro.—Habilitado por decreto de 30 de Mayo de 1884.
Quenchi.—Habilitado por decreto de 18 de Abril de 1882.

Dependiente de la Aduana de Puerto Montt:

Calbuco.—Habilitado por decreto de 29 de Julio de 1844.

Dependientes de la Aduana de Valdivia:

Rio Bueno o Trumag.—Habilitado por decreto de 16 de Abril de 1846.
Carahue.—Habilitado por decreto de 10 de Marzo de 1893.
Corral (Resguardillo).—Decreto de 22 de Abril de 1882.

Dependientes de la Aduana de Coronel:

Lebu.—Habilitado por decreto de 9 de Setiembre de 1863.
Yañez.—Habilitado por decreto de 11 de Enero de 1889.
Carampangue.—Habilitado por decreto de 24 de Noviembre de 1869.
Lota.—Habilitado por decreto de 27 de Febrero de 1873.
Boca de Maule.—Habilitado por decreto de 10 de Febrero de 1879.
Quidico.—Habilitado por decreto de 18 de Mayo de 1895.

Dependientes de la Aduana de Talcahuano:

Penco i Lirquen.—Habilitado por decreto de 17 de Octubre de 1879.

Tomé.—Reducido a puerto menor por lei de 20 de Diciembre de 1878.

Dependientes de la Aduana de Valparaiso:

Buchupureo.—Habilitado por decreto de 19 de Octubre de 1863.

Curanipe.—Habilitado por decrero de 2 de Mayo de 1850.

Constitucion.—Reducido a puerto menor por lei de 20 de Enero de 1883.

Llico.—Habilitado por decreto de 9 de Abril de 1849.

Matanzas.—Habilitado por decreto de 24 de Diciembre de 1872.

Pichilemu.—Habilitado por decreto de 15 de Julio de 1887.

San Antonio de las Bodegas. Algorrobo i San José (Resguardillo.)—Habilitados por decreto de 7 de Febrero de 1854.

Quinteros (Resguardillo).—Habilitado por decreto de 26 de Mayo de 1884.

Papudo i Zapallar.—Habilitados por decreto de 28 de Julio de 1847.

Pichidangui.—Habilitado por decreto de 31 de Enero de 1837.

Vilos.—Habilitado por decreto de 3 de Enero de 1855.

Pichicui.—Habilitado por decreto de 14 de Marzo de 1895.

Dependientes de la Aduana de Coquimbo:

Tongoi.—Habilitado por decreto de 21 de Noviembre de 1839.

Herradura i Guayacan.—Herradura fué habilitado por decreto de 5 de Abril de 1848.—Guayacan fué habilitado por decreto de 23 de Abril de 1858.

Totoralillo.—Habilitado por decreto de 24 de Setiembre de 1844.

Puerto-Oscuro.—Habilitado por decreto de 18 de Abril de 1836.

Dependientes de la Aduana de Carrizal Bajo:

Huasco.

Peña Blanca.—Habilitado por decreto de 21 de Junio de 1865.

Sarco.—Habilitado por decreto de 24 de Mayo de 1893.

Dependiente de la Aduana de Caldera:

Chañaral de la Animas.—Reducido a puerto menor por lei de 20 de Enero de 1883.

Dependiente de la Aduana de Taltal:

Paposo.—Habilitado por decreto de 21 de Junio de 1865.

Dependiente de la Aduana de Tocopilla:

Cobija.—Habilitado por decreto de 8 de Abril de 1879.

Dependientes de la Aduana de Iquique:

Caleta Buena.—Habilitado por decreto de 16 de Setiembre de 1881.

Guanillos.—Habilitado por decreto de 28 de Febrero de 1889 para la estraccion de guano; i como puerto menor por decreto de 11 de Octubre de 1893.

Dependientes de la Aduana de Pisagua:

Junin.—Habilitado por decreto de 31 de Enero de 1882.

Punta de Lobos.—Habilitado para la estraccion de guano por decreto de 21 de Mayo de 1896 i con el personal que funciônaba en Guanillos; i como puerto menor por decreto de 7 de Agosto de 1896.

Art. 5.°

Son puertos mayores de cordillera:

Dependiente de la Aduana de Valparaiso:

Rio Colorado.—Lei de 26 de Diciembre de 1872.

Art. 6.°

Son puertos menores de cordillera:

Dependientes de la Aduana de Valparaiso:

Planchon.—Lei de 26 de Diciembre de 1872.

Portillo.—Lei de 26 de Diciembre de 1872.

Patos.—Lei de 26 de Diciembre de 1872.

Tinguiririca. — Abierto por decreto de 21 de Noviembre de 1884.

Dependientes de la Aduana de Coquimbo:

Elqui i Ovalle.

Calderon i Cucumén.

Rivadavia (Resguardo).

Hurtado.

Dependiente de la Aduana de Carrizal Bajo:

Tránsito (Resguardo).

Dependientes de la Aduana de Caldera:

Paipote.

Puquios i Juntas.—Decreto de 14 de Marzo de 1878.

Dependientes de la Aduana de Antofagasta:

Uyuni (Ajencia Aduanera). — Decreto de 25 de Enero de 1888.

Oruro (Ajencia Aduanera).—Decreto de 2 de Julio de 1892.

Ollagüe (Resguardo).—Decreto de 14 de Setiembre de 1896.

Dependiente de la Aduana de Arica:

Sama (Resguardo).—Decreto de 27 de Abril de 1893.

Art. 7.°

El Presidente de la República podrá disponer que se cierren temporalmente para el comercio uno o mas puertos mayores marítimos o terrestres, cuando así lo exijan circunstancias estraordinarias.

Art. 8.°

El Presidente de la República podrá declarar puertos menores los que tenga a bien, i determinar que se cierre para el comercio alguno de los existentes o que se trasladen los empleados de uno a otro de los establecidos, cuando así lo exija la conveniencia del comercio o del servicio público.

TÍTULO II

Del comercio que es permitido hacer por los puertos de la República

§ 1.°

Puertos francos

Art. 9.°

Por los puertos francos se permite a toda nave entrar i salir libremente sin pagar derecho ellas ni sus mercaderías, con tal que éstas no se introduzcan en los otros puertos de la República, en cuyo caso quedan sujetas a las prescripciones jenerales que en materia de derechos establece esta Ordenanza.

§ 2.°

Puertos mayores marítimos

Art. 10

Por los puertos mayores marítimos es permitido a todo buque mercante que procede del estranjero:

1.° Importar i esportar toda clase de mercaderías;

2.° Depositar en tránsito las mismas mercaderías, si hai almacenes de Aduana destinados para ese objeto;

3.° Reembarcar dichas mercaderías con destino al estranjero u otros puertos mayores de la República, pudiendo en uno u otro caso tocar en los puertos menores, si no lleva a su bordo otros artículos que los de lícita importacion en estos últimos puertos.

Los vapores de líneas establecidas o que en adelante se esta-

blecieren, podrán tocar en puertos menores, aun llevando a su bordo mercaderías de las que solo pueden importarse por puertos mayores.

(Vapores de carrera establecida, con itinerario fijo. Decreto de 24 de Noviembre de 1888.)

Los buques de vela o los vapores que no tengan carrera fija i que lleven otras mercaderías que las designadas en el artículo 15, solo podrán tocar en los puertos menores cuando conduzcan a su bordo un empleado de Aduana, costeado a espensas del buque;

4.° Trasbordar toda clase de mercaderías con destino al estranjero i a los puertos mayores de la República; i

5.° Trasbordar con destino a los puertos menores las mercaderías estranjeras que por la presente Ordenanza es lícito conducir, internar o esportar por dichos puertos.

Art. 11

Esceptúanse de las concesiones hechas en el artículo que precede, las siguientes mercaderías:

En la internacion

1.° Los comestibles en estado de descomposicion u otros artículos perjudiciales a la salud;

2.° Las pinturas o estátuas obscenas i demas objetos que por su naturaleza contribuyan a pervertir la moralidad i las buenas costumbres;

3.° Los animales feroces, los reptiles e insectos ponzoñosos, salvo que el Intendente o Gobernador local permita su internacion en casos especiales.

(Por decreto de 18 de Mayo de 1877 está prohibida la internacion de vid estranjera a consecuencia del desarrollo en Europa i Estados Unidos de la epidemia denominada *Philloxera vastatrix*.)

(Por oficio de 4 de Mayo de 1888 dirijido por el Ministerio de Hacienda a la Superintendencia de Aduanas, se recomienda la mayor vijilancia para alejar todo peligro que puedan internarse plantas de vid enfermas.)

4.° La pólvora, escepto la de minas, las armas blancas i de fuego i toda clase de pertrechos de guerra, que solo pueden internarse por el puerto de Valparaiso, con especial permiso del Intendente de la provincia, quien tiene la facultad de concederlo o negarlo, salvo que el Supremo Gobierno disponga lo contrario.

(Despachos de armas i pertrechos de guerra. Decreto de 31 de Diciembre de 1883.)

(La municion para caza no es «pertrecho de guerra.» Decreto de 21 de Febrero de 1884.)

(La dinamita debe considerarse como pertrecho de guerra. Decreto de 27 de Julio de 1887.)

(Los fulminantes i cápsulas para escopeta de caza no son «pertrechos de guerra.» Decreto de 15 de Setiembre de 1888.)

5.° *Los naipes de pinta española i el tabaco, que deben internarse solo por Valparaiso, despachándose por cuenta de la Factoría Jeneral del Estanco.*

(Derogado por el artículo 1.° de la lei de 2 de Setiembre de 1880 que declaró libres el cultivo i espendio del tabaco i la fabricacion i espendio de naipes. Estas mercaderías han quedado, por consiguiente, sometidas al réjimen comun.)

(Por lei de 3 de Enero de 1880 se prohibió bajo pena de comiso introducir en el territorio de la República moneda de plata de los tipos de 5, 10 i 20 centavos que lleve el cuño nacional i cuya lei sea inferior a 900 milésimos de fino.)

En el depósito i trasbordo

El tabaco, naipes de pinta española, las armas de todas clases, pertrechos de guerra i pólvora, escepto la de minas, que solo pueden depositarse en Valparaiso i cuyo trasbordo se per-

mite únicamente cuando los buques que los reciban no tengan que tocar en otros puertos de la República.

(Naipes de pinta española i tabaco, es lícito internarlos i trasbordarlos. Lei de 2 de Setiembre de 1880.)

Art. 12

Cuando se trate de esportar *especies estancadas*, pólvora que no sea de minas, armas blancas i de fuego, i toda clase de pertrechos de guerra, el interesado o consignatario indicará el puerto o puertos estranjeros a que vayan destinadas dichas especies, i rendirá una fianza, que calificará el Jefe de la Contaduría de Aduana, por el importe de esas mercaderías a los precios de venta del Estanco, *si fueren estancadas*, o el doble de los precios de tarifa o los corrientes de plaza, si no lo fueren.

Esa fianza se hará efectiva a beneficio fiscal, si en el termino de seis meses, tratándose de puertos de la América del Sur, i de doce si el buque se dirije a otros, no se presenta certificado del Jefe de la Aduana respectiva, que acredite haberse desembarcado o depositado allí las mismas especies esportadas de Chile. Dicho certificado deberá venir visado por el Cónsul chileno, i a falta de éste por el de una nacion amiga.

(Especies estancadas. El Estanco quedó abolido por lei de 2 de Setiembre de 1880.)

Art. 13

Ningun buque mercante nacional o estranjero que conserve a su bordo armas, pólvora que no sea de minas i demas pertrechos de guerra en cantidad mayor que la indispensable para el servicio de la misma embarcacion, podrá permanecer en puerto alguno de la República por mas tiempo que el que le permita el Intendente de la provincia.

§ 3.°

Puertos menores marítimos

Art. 14

Por los puertos menores es permitido internar i esportar en cualquier buque procedente de un puerto mayor toda clase de mercaderías nacionales o naturalizadas, ya sea que el buque zarpe directamente al estranjero, ya con escala en uno o mas puertos de la República.

Se esceptúan de esta regla las mercaderías enumeradas en el artículo 11.

Art. 15

Para que tenga lugar lo dispuesto en el artículo anterior, es menester que los buques no lleven otras mercaderías estranjeras que las siguientes, que no podrán desembarcarse:

Aceite de ballena, de esperma i de coco.
Artículos libres de derechos de internacion.
Astas de animales.
Bálsamo del Perú i de Centro América.
Barba de ballena en bruto.
Barba salvaje o flor de piedra.
Barrilla.
Cacao.
Cadenas de fierro que adeuden derechos.
Café.
Cañones de fierro, de barro o arcilla para acueductos.
Carne salada de vaca i de puerco.
Cáscara de cocos.
Cascarilla.
Cimiento romano o de Portland.

Cobre o metal viejo estraido de forros de buques.
Cochinilla.
Concha de perla.
Cueros al pelo sueltos.
Estaño en barras o en planchas.
Esteras sueltas.
Fierro en lingotes.
Fierro surtido sin labrar.
Goma elástica en bruto.
Guías para minas.
Huesos, uñas i crin de animales.
Jugo de limon.
Ladrillos de mármol, o a fuego para hornos de fundicion, i para edificios.
Madera sin labrar.
Morteros de mármol.
Palo para tintes.
Plomo en barra.
Pólvora para minas.
Piedras para enlosar.
Pizarras para techos.
Rieles para ferrocarriles.
Sal comun, en sacos o a granel.
Sacos vacíos.
Tejas de barro para edificios.
Tierra de colores.
Tierra para hornos de fundicion.
Tinas de mármol, de zinc o de fierro para baños.
Trapos viejos.
Zarzaparrilla en rama.

I los demas artículos que el Presidente de la República tenga a bien designar.

(Intelijencia que debe darse al inciso final de este artículo. Véase oficio del Ministerio de Hacienda a la Superintendencia de Aduanas de 13 de Junio de 1888.)

Art. 16

Cuando por los puertos menores se trate de esportar mercaderías nacionales que adeuden derechos, ya sea que se dirijan al cabotaje o al estranjero, deberá el interesado rendir previamente una fianza a satisfaccion del Jefe de la Aduana del puerto mayor de donde se despache el buque, para responder por los mencionados derechos i demas cargos que pudieran resultar.

Art. 17

Podrán tocar directamente i cargar en los puertos menores las naves que vengan en lastre del estranjero o que solo conduzcan a su bordo minerales de plata o de cobre para ser fundidos en los establecimientos del pais.

Art. 18

El Superintendente, con las garantías que juzgue convenientes i en casos especiales, podrá conceder el permiso necesario para que los vapores o buques de vela toquen en los puertos menores, cuando vengan directamente del estranjero, con el fin de completar su cargamento i si no traen a su bordo alguna de las mercaderías que enumera el artículo 11.

Art. 19

Todo consignatario, al tiempo de despachar un buque, rendirá fianza a satisfaccion del Jefe de la Aduana respectiva, para responder por los cargos que resulten contra el buque o su cargamento.

§ 4.°

Puertos mayores de cordillera

Art. 20

Por los puertos mayores de cordillera será permitida la importacion i esportacion de toda clase de mercaderías, salvo las esceptuadas por el artículo 11. No obstante, *podrá introducirse por esos puertos tabaco i naipes de pinta española, con permiso del Presidente de la República,* i esportarse armas o pólvora que no sea de minas, con el del Intendente de Valparaiso.

(Internacion de tabaco i naipes de pinta española. No se necesita permiso del Presidente de la República para internar estos artículos. Lei de 2 de Setiembre de 1880.)

Art. 21

Tambien será permitida la importacion por dichos puertos de mercaderías que van en tránsito para ser depositadas en los almacenes de Aduana de Valparaiso, Coquimbo o Caldera, bajo los mismos términos que prescribe la presente Ordenanza con relacion al comercio de tránsito marítimo.

Art. 22

La esportacion de mercaderías estranjeras en tránsito para la República Arjentina se verificará por cualquiera de los puertos indicados en el art. 5.° pudiendo ser trasportadas por mar de una a otra de las aduanas mencionadas en el artículo anterior; pero en todo caso deberá presentarse el manifiesto por menor de dichas mercaderías en alguno de los consulados de Chile establecidos en aquella República.

Art. 23

Si llegadas las mercaderías a Valparaiso, Coquimbo o Caldera se quisiere conducirlas a su destino por otra vía que los puertos designados en el art. 5.°, se permitirá trasbordarlas o reembarcarlas para cualquier puerto mayor de la República o bien para un puerto estranjero; pero en ese caso debe la Aduana respectiva dar aviso a aquella de donde procedan las espresadas mercaderías, para los fines a que haya lugar.

§ 5.°

Puertos menores de cordillera

Art. 24

Por los puertos menores de cordillera o por los boquetes en que haya oficinas de resguardos, podrá hacerse la internacion de animales i la esportacion de mercaderías nacionales o naturalizadas, con escepcion de las pastas metálicas i los minerales, que solo podrán esportarse por los puertos mayores.

§ 6.°

Puertos marítimos i caletas no habilitados

Art. 25

Los Intendentes o Gobernadores a cuya jurisdiccion esté sometido el puerto mayor de donde se despache la nave, podrán habilitar como menores, en casos especiales, los puertos o caletas no habilitados para el comercio, concediendo permiso, previo informe del Jefe de la Aduana respectiva, a fin de que los buques vayan a dichos puertos o caletas, llevando un guarda a

bordo, a espensas del buque, para que corra con la carga i descarga de las mercaderías que es permitido importar i esportar por los puertos menores.

(Qué se estiende por espensas. Decreto de 3 de Diciembre de 1885.)

(La Compañia Sud-Americana no está obligada al pago de espensas. Decreto de 27 de Setiembre de 1886.)

Art. 26

Los Intendentes o Gobernadores podrán asimismo permitir que las embarcaciones que no excedan de 25 toneladas carguen i descarguen en los citados puertos o caletas no habilitados, cereales u otros artículos del pais, libres de derechos de esportacion, sin necesidad de llevar un guarda a bordo.

Art. 27

No se otorgara el permiso de que trata el artículo anterior, si no se rinde una fianza a satisfaccion del Jefe de la Aduana por el valor que el Gobernador o Subdelegado Marítimo asigne a dicha embarcacion, en garantía de los abusos que pudieran cometerse, destinándola a un tráfico ilícito.

(Tráfico de cabotaje por embarcaciones menores de 25 toneladas. Decreto de 27 de Agosto de 1886.)

Art. 28

Las embarcaciones menores de 25 toneladas podrán dirijirse de un puerto a otro de la dependencia de una misma Gobernacion Marítima, sin mas formalidad que el permiso escrito del Jefe de la Aduana.

TÍTULO III

Comercio de Cabotaje

Art. 29

El comercio entre uno i otro puerto marítimo de la República podrá hacerse por toda clase de buques.

Art. 30

Es permitido a los buques que hacen el comercio de cabotaje:

1.° Trasportar de un puerto mayor a otro de la misma clase e importar por él toda mercadería de lícito comercio;

2.° Conducir de un puerto mayor a otro menor e importar por él mercaderías nacionales o naturalizadas, escepto la plata en barra o pasta;

3.° Trasportar de un puerto menor a otro mayor toda clase de mercaderías nacionales o naturalizadas, i de uno menor a otro menor las mismas mercaderías, esceptuándose en este último caso la plata en barra o pasta.

(En las pólizas o pedimentos de embarques para el cabotaje debe espresarse la lei comun. Decreto de 23 de Setiembre de 1882.)

(Las disposiciones del decreto que se cita en la nota que precede, se hacen estensivas a los minerales que se esporten para el estranjero. Decreto de 9 de Enero de 1886.)

---

196. Isla de Santa María.—Se autoriza a los buques nacionales o estranjeros para que puedan tocar en ella, siempre que no lleven mercaderías sujetas al pago de derechos de aduana.

Santiago, 14 de Setiembre de 1859.

En vista de la presente solicitud, de lo informado sobre ella por los Ministros de la Aduana de Valparaiso i no habiendo inconveniente para que los buques nacionales o estranjeros que zarpan de los puertos mayores para el estranjero sin llevar a bordo mercaderías gravadas con derechos, puedan proveerse de víveres en los puntos necesarios, se declara que los referidos buques pueden tocar para proveerse de víveres en la isla de Santa María, con tal que no conduzcan mercaderías gravadas con derechos, previa la licencia del Intendente respectivo i sin necesidad de llevar guarda a bordo.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Matías Ovalle.

Nota.—La isla de Santa María yace bajo los 37° 2' lat. i 2° 57' lat. O. a la entrada de la bahía de Arauco i allegada a la punta de Lavapié, por el lado sur. Se estiende de N. a S. diez a doce quilómetros, con un ancho de dos a tres.

Tiene dos fondeaderos llamados «Punta Anegadisa» i «Ensenada Inglesa».

Fué llamada Isla de Talca hasta 1587. En ese año fué visitada por el corsario Cavendish; en 1599 por Simon de Cordes; en 1600 por Van Noort; i en 1615 por Spilbergen.



TÍTULO II

Marina Mercante



I

197. Navegacion.—Se dicta la lei de Navegacion.

Santiago, 24 de Junio de 1878.

Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

TITULO I

De la nacionalidad de las naves chilenas

Art. 1.° Es buque chileno, el que matriculado en la marina mercante nacional, navegue sujetándose a las prescripciones de la presente lei.

Art. 2.° Para ser dueño de buque chileno, se requiere ser ciudadano natural o legal de la República.

Art. 3.° Podrá serlo tambien todo estranjero domiciliado en

Chile, que tenga casa de comercio establecida en el pais, o que ejerza en él alguna profesion o industria.

Art. 4.° Ningun chileno avecindado fuera del territorio de la República podrá ser dueño del todo o parte de un buque chileno sino en los casos siguientes:

1.° Si es dueño o socio colectivo o comanditario de alguna casa de comercio establecida en Chile, con tal que tenga un capital o un interes equivalente a la mitad del valor de la nave;

2.° Si presta caucion por la mitad del valor de la nave a satisfaccion de la Comandancia Jeneral de Marina;

3.° Si es Cónsul o vice-Cónsul de la República.

Art. 5.° El chileno que hubiere perdido el derecho de ciudadanía por las causas espresadas en la Constitucion, no podrá ser dueño del todo o parte de un buque chileno si no obtiene su rehabilitacion.

Art. 6.° La tripulacion de todo buque nacional deberá componerse, por lo ménos, de una tercera parte de ciudadanos chilenos.

Nigun individuo perteneciente a una nacion que se halle en guerra con la República, podrá formar parte de la tripulacion de un buque chileno, bajo la pena de una multa de ciento a mil pesos, que pagará el naviero.

Art. 7.° El Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Estado, puede declarar en el caso de un armamento estraordinario de buques de guerra u otros análogos, que la proporcion de tripulantes chilenos en los buques nacionales, sea menor que la establecida por esta lei; i miéntras esté en vigor esta declaracion que se dará por tiempo limitado, se considerarán debidamente tripulados los buques que naveguen con arreglo a ella.

Art. 8.° Los documentos que acreditan la nacionalidad de los buques chilenos son: el certificado de matrícula, la patente de navegacion, el rol de equipaje i el pasavante, pero este último solo en los casos espresamente determinados en esta lei.

TITULO II

De los documentos que comprueban la nacionalidad de la nave

§ 1.°

DE LA MATRÍCULA, PATENTE DE NAVEGACION I PASAVANTE

Art. 9.° Para matricular un buque en la marina mercante nacional deberá presentarse a la Comandancia Jeneral de Marina, por el dueño o dueños o sus apoderados legalmente constituidos, una copia autorizada del contrato, sentencia u otro justo título de propiedad, en conformidad con el artículo 833 del Código de Comercio.

Art. 10. La Comandancia Jeneral de Marina llevará un rejistro o matrícula de los buques mercantes chilenos, i allí se anotará el nombre de sus propietarios, su profesion o industria i domicilio; su eslora, manga, puntal i tonelaje; número de palos, i clase de aparejo; número de cubiertas; figura de proa si es de vela o de vapor, i en este caso su fuerza nominal i si es de ruedas o de hélice; lugar, época i sistema de su construccion i nombre del constructor; su anterior nacionalidad, si la tuvo, i su nombre; título de propiedad de su actual dueño; i finalmente, el número que le corresponde a cada buque en el rejistro i en el código internacional de señales, segun el órden i fechas de los asientos.

Cada asiento hecho en la matrícula será firmado por el comandante jeneral de marina i por el dueño del buque, o por su apoderado legalmente constituido.

Art. 11. Al solicitarse la inscripcion de un buque en la matrícula, el interesado presentará al Comandante Jeneral de Marina los documentos que acreditan la propiedad, la minuta de arqueo i demas datos relativos a las condiciones del buque, que exije

el artículo anterior; i aquel funcionario hará comprobar esos datos por la autoridad marítima respectiva.

Art. 12. El arqueo de los buques chilenos es obligatorio, i se determinará por un reglamento especial, que tomando por base la tonelada de arqueo internacional, señalará la manera de proceder para fijar su medida, los peritos que han de practicarla i la remuneracion que deben percibir por su trabajo.

Art. 13. El Comandante Jeneral de Marina espedirá un certificado de la matrícula firmado por él, i sellado con el sello de la Comandancia Jeneral de Marina.

Este certificado se elevará al Gobierno para que visado por el Ministro de Marina, i conforme a él, se espida por el Presidente de la República la patente de navegacion, i pueda así el buque navegar con bandera chilena i gozar de los derechos anexos a su nacionalidad.

Devueltos a la Comandancia Jeneral de Marina el certificado de matrícula i patente de navegacion, serán entregados estos documentos a los interesados.

Art. 14. Para matricular un buque construido en astilleros del pais o estranjero, cuyo dueño primitivo sea el que se presente a matricularlo, podrá exhibirse como título de propiedad i se tendrá como válido i legal, a falta de otro mejor, un certificado del constructor, visado i sellado este documento, en el primer caso por la autoridad marítima respectiva, i en el segundo por un ajente consular de la República, o en su defecto por el de una nacion amiga.

Art. 15. Los documentos que se presenten como título de propiedad, quedarán archivados en la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 16. El buque chileno que navegue sin el certificado de matrícula, o la patente de navegacion, o el rol del equipaje, o pasavante en los casos señalados, caerá en comiso, salvo lo prevenido en los artículos 24 i 25.

Si alguno de estos documentos estuviere falsificado, el navie-

ro i capitan sufrirán ademas la pena que señala el artículo 194 del Código Penal.

Art. 17. Los dueños de buques chilenos deberán hacer pintar con letras blancas o amarillas de diez centímetros de altura, a lo ménos, sobre fondo negro i en una parte visible de la popa, el nombre de matrícula del buque i el del puerto donde haya sido matriculada; i gravar en el bao maestro el tonelaje de rejistro, todo lo cual debe conservar siempre de un modo lejible.

La infraccion de este artículo será penada con la multa de cien pesos.

Art. 18. Los buques que se construyan o adquieran en cualquier otro puerto de la República, que no sea la capital del Departamento de Marina, podrán cumplir ante la autoridad departamental respectiva con las obligaciones prescritas en los artículos 9, 10 i 11 de este título para ser matriculados como buques chilenos.

Llenadas las condiciones i tramitaciones que se ordenan por esos artículos, la autoridad departamental respectiva remitirá al Comandante Jeneral de Marina el espediente de todo lo obrado, quien a su vista i hecha la inscripcion respectiva, espedirá el certificado de matrícula i recabará del Presidente de la República, en la forma que queda prevenido, la patente de navegacion correspondiente.

La autoridad marítima del puerto donde se halla el buque, podrá, si las necesidades del buque lo exijieren, dar un pasavante para que la nave pueda trasladarse a la capital del Departamento de Marina i recibir allí su patente de navegacion.

Art. 19. Cuando un buque se construya o adquiera en el estranjero para ser matriculado en la marina mercante nacional, el dueño deberá presentar al Cónsul de Chile respectivo, los documentos que acrediten su propiedad, i aquel funcionario certificará estos documentos para que tengan su efecto en la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 20. Los buques a que se refiere el artículo anterior, podrán dirijirse del puerto de construccion o de adquisicion a un

puerto de Chile con un pasavante espedido por el Ministro o Cónsul de la República que autorice al buque a navegar con bandera chilena, i en este caso la tripulacion podrá componerse en su totalidad de marineros estranjeros.

Art. 21. Las embarcaciones construidas en astilleros de la República i destinadas a ser vendidas en puertos nacionales o estranjeros, podrán navegar del puerto de construccion al puerto destinado para la venta, sin otros papeles de navegacion que un pasavante otorgado por el intendente de la provincia respectiva, i el decreto de «zarpe» espedido por la autoridad marítima, i en que irá inscrito el rol de la tripulacion.

Las embarcaciones a que se refiere este artículo i el anterior, podrán rendir su viaje en lastre o cargadas.

Art. 22. Los documentos que se mencionan en el artículo anterior, serán entregados a la autoridad marítima del puerto del destino de la embarcacion, si el puerto fuere chileno, o al ajente consular de la República, si fuere estranjero; i en los dos casos, estos funcionarios enviarán dichos documentos a la Comandancia Jeneral de Marina para ser archivados.

En caso de no haber ajente consular en el puerto, la entrega se hará al del lugar mas próximo.

Art. 23. Los capitanes i propietarios de naves chilenas no podrán vender, prestar, trasferir, ni hacer uso sino para el servicio del buque, i del modo prevenido por esta lei, de los documentos que acreditan la nacionalidad de la nave, bajo la multa de diez pesos por cada una de las toneladas que consten en el certificado.

Si se probara dolo, el dueño i el capitan serán castigados con presidio o relegacion menores en sus grados medios.

Art. 24. En caso de que algun buque nacional se inutilizare, destruyere, fuere apresado por el enemigo, dejare de pertenecer a nuestra marina por tomar otra bandera, o de cualquier modo perdiere el carácter de buque chileno, el dueño o capitan dará cuenta del suceso al Comandante Jeneral de Marina, devolviendo en el término de veinte dias, salvo fuerza mayor, su certifi-

cado de matrícula, la patente de navegacion i el rol del equipaje, bajo la multa de cinco pesos por tonelada de rejistro, de la cual quedará exento, si justificare plenamente ante el mismo funcionario la pérdida de estos documentos.

Si los casos previstos en el inciso anterior acaecieren fuera de la capital del Departamento de Marina, el dueño o capitan hará una relacion exacta de lo sucedido, i entregará los documentos precitados en el mismo plazo i bajo igual multa, a la autoridad marítima nacional mas cercana o al ajente consular. Estos funcionarios remitirán dichos documentos a la Comandancia Jeneral de Marina.

Si se rindiere prueba para justificar la pérdida de los documentos espresados, será competente para recibirla el Comandante Jeneral de Marina, i el término probatorio durará cuatro meses si la pérdida ha tenido lugar en Chile i nueve meses si ha sido fuera del territorio de la República.

Art. 25. Cuando se perdiere el certificado de matrícula o la patente de navegacion, se renovarán estos documentos a solicitud de los interesados, haciendo en el nuevo certificado todas las anotaciones que se hubieren asentado en la partida de rejistro correspondiente al buque. La renovacion solo tendrá lugar despues de haberse probado suficientemente la pérdida de estos documentos, a satisfaccion del Comandante Jeneral de Marina. Si resultare ser falso el hecho, los dueños del buque, segun la partida de matrícula, pagarán diez pesos de multa por cada tonelada de rejistro.

Art. 26. En caso de inutilizarse por el uso el certificado de matrícula o la patente de navegacion, podrán asimismo renovarse estos documentos, previa presentacion del inutilizado.

Art. 27. Solo se rejistrarán en la matrícula de la marina mercante nacional, las embarcaciones cuya capacidad exceda de 25 toneladas, esceptuándose las destinadas al tráfico interior de los puertos, rios, canales i lagos de la República.

Art. 28. Para las embarcaciones que no lleguen a veinticinco toneladas i para las esceptuadas al fin del artículo anterior, se

establecerá un rejistro en cada una de las capitales de gobernacion i subdelegaciones marítimas, i en él se inscribirá la clase i nombre de la embarcacion, número que le corresponde en el rejistro, su porte, nombre i domicilio del dueño o del patron que la navegue, lugar de su construccion i tráfico en que se emplea.

Art. 29. Estas embarcaciones llevarán escrito en las amuras, en cifras de veinticinco centímetros, el número que les corresponde en el rejistro, i a popa el nombre del puerto de su matrícula. Los gobernadores marítimos estenderán el certificado de navegacion de estas embarcaciones, i sin estos requisitos no podrán navegar en los puertos, rios, lagos, canales i costas de la República.

§ 2.°

DE LOS CASOS EN QUE CADUCA LA MATRÍCULA

Art. 30. La matrícula de los buques de mar caduca:

1.° Por falta de los requisitos que exijen los artículos 2.°, 3.° i 4.° de esta lei, para ser propietario de una nave;

2.° Por el cambio de nombre de la nave;

3.° Por destruccion voluntaria de la nave, aunque se reconstruya con los mismos materiales;

4.° Por la pérdida total de la nave i por la declaracion de no ser navegable, pronunciada en conformidad a esta lei;

5.° Por desaparecimiento de la nave durante dos años, sin que en todo este tiempo haya habido noticias de su existencia;

6.° Por el cambio de bandera o matrícula;

7.° Por apresamiento;

8.° Por el hecho de pasar la nave a ser corsario, piratas o traficantes en esclavos; i

9.° Por la alteracion en su casco que aumente o disminuya su tonelaje i por el cambio en la clase de aparejo.

Art. 31. En cualquiera de los casos espresados en el artículo anterior, la nave será borrada de la matrícula i dejará de pertenecer a la marina mercante nacional.

§ 3.°

DEL ROL DEL EQUIPAJE

Art. 32. El rol de la tripulacion deberá espresar:

1.° El nombre de la nave, su clase i porte, i los nombres i apellidos del capitan, oficiales i hombres de mar, con indicacion de su oríjen, edad, estado, domicilio, empleo a bordo i salarios estipulados;

2.° El puerto de salida i el del destino de la nave;

3.° El nombre i apellido de los pasajeros i el lugar a que se dirijen.

El rol deberá ser firmado por el capitan, los oficiales i los hombres de la tripulacion que supieren hacerlo, i será espedido por la autoridad marítima, en cuyo poder se dejará una copia.

Este documento se renovará cada vez que el buque tenga que emprender un nuevo viaje.

En los puertos de arribada o escala, el capitan presentará su rol de equipaje a la autoridad marítima o consular, segun los casos, para que, hallándole conforme, le ponga su visto bueno o anote las observaciones que estime oportunas.

Art. 33. En el rol deberán anotarse las altas i bajas que ocurran en los individuos que la compongan.

TITULO III

De las trasferencias

Art. 34. Cuando se enajena el todo o parte de un buque chileno i deba conservar la bandera nacional, la persona a quien se trasfiere el dominio, cumplirá por sí o por apoderado, con lo prescrito en el artículo 9.° de esta lei, en el término de quince dias, si la trasferencia ha tenido lugar en Chile, i de seis meses, en el estranjero.

La contravencion a esta disposicion será penada con una multa de cinco pesos por cada tonelada de rejistro, exijible solidariamente del antiguo i del nuevo dueño.

Art. 35. Las trasferencias se anotarán en el rejistro bajo las firmas del Comandante Jeneral de Marina i de los nuevos dueños o apoderados. Tambien se anotarán en el certificado de matrícula, con la firma del mismo funcionario, si el buque estuviere en Chile o en el estranjero. Estos funcionarios requerirán del dueño o capitan el título de propiedad o documento de trasferencia, i en vista de ellos harán la anotacion en el certificado, remitiendo en seguida al Comandante Jeneral de Marina todos los antecedentes.

Art. 36. Siempre que los dueños de un buque se trasfieran entre sí la propiedad de sus respectivas cuotas, deberán hacerlo por instrumento público, que elevarán en testimonio a la Comandancia Jeneral de Marina, para que la haga anotar en el rejistro i en el certificado.

Art. 37. Cuando se enajena un buque chileno en el estranjero i pase a tomar otra bandera, o se declare en estado de no poder navegar, o por cualquier otra causa deje de pertenecer a la marina mercante nacional, su capitan, el dueño o sus apoderados, procederán con arreglo a lo prevenido en el Código de Comercio i en el Reglamento Consular en la República.

Art. 38. La Comandancia Jeneral de marina deberá exhibir los libros a cualquiera persona que desee verlos para examinar los asientos que en ellos se contengan, i permitirá asimismo que se den copias de ellos, las cuales harán fé en juicio, de la misma manera que podrian hacerlo los orijinales, siempre que vayan firmadas por el secretario del Comandante Jeneral de Marina.

Art. 39. No se cobrará derecho alguno por la matrícula, certificado de ella o de otros documentos, ni por las anotaciones que se hicieren en el rejistro, ni por las copias de que habla el artículo anterior.

TÍTULO IV

Del reconocimiento de la nave i licencia de salida

Art 40. Todo buque destinado a la navegacion deberá encontrarse en buen estado de navegar i satisfacer las condiciones de seguridad i buena construccion. Estará provisto ademas, de las embarcaciones menores, aparatos de salvamentos, pertrechos, víveres, aparejos e instrumentos, que serán determinados por un reglamento especial.

Art. 41. Ninguna nave nacional podrá emprender viaje a puerto estranjero, sin que previamente se reconozcan sus condiciones de navegabilidad.

Igual disposicion se aplicará a las naves estranjeras sobre cuyas aptitudes de navegabilidad se abriguen dudas, previa anuencia del Cónsul respectivo, si lo hubiere, a quien se dará avisol oportunamente.

Art. 42. Las naves que se dediquen a la navegacion del cabotaje, tanto nacionales como estranjeras, serán reconocidas cada año, si son de vela, i cada seis meses si son de vapor.

Esceptúanse de esta regla las embarcaciones a que se refiere el artículo 27 de esta lei.

Art. 43. Las disposiciones de los precedentes artículos son aplicables a las naves nacionales que trafiquen entre puertos estranjeros. En este caso, los ajentes consulares de la República dispondrán lo conveniente para la cumplida ejecucion de esta lei.

Art. 44. El reconocimiento de la nave será practicado por una comision compuesta de la autoridad marítima del puerto i dos peritos, uno nombrado cada año por la Comandancia Jeneral de Marina, i en su defecto, por la autoridad administrativa del puerto, i el otro por el dueño de la nave o su representante. Los servicios de estos peritos serán remunerados por el dueño

del buque, i la cuantía de la remuneracion será fijada por reglamento.

Art. 45. Ninguna nave podrá salir de un puerto de la República, sin que se haya presentado a la autoridad marítima la licencia de salida, firmada por la autoridad administrativa de puerto el rol de equipaje, la contrata de enganche estendido por la oficina respectiva, i una constancia de haberse practicado el reconocimiento de la nave, si el reconocimiento fuere obligatorio.

La contravencion a lo dispuesto en este artículo será penada con una multa de doscientos a quinientos pesos.

Art. 46. Los ajentes de sanidad marítima no despacharán las boletas de sanidad, si los capitanes de naves nacionales o estranjeras no presentaren el rol del equipaje, visado por la autoridad marítima nacional o por el ajente consular respectivo.

Art. 47. Aun cumplidos estos requisitos, la autoridad marítima, con previo conocimiento i acuerdo de la autoridad administrativa, suspenderá la salida de toda nave que se encontrare mal estivada o temiere fundadamente un siniestro. En caso de discordia, resolverá en última instancia la comision de reconocimiento. Esceptúanse de la regla anterior las naves estranjeras que hagan el comercio de escala o que emprendan viaje directo al estranjero.

Si por causa de manifiesta mala estiva o sobrecarga, la nave naufragare o sufriere siniestro mayor, la autoridad marítima que permitió su salida será responsable de su omision.

El capitan que se hiciere a la mar contrariando la órden de la autoridad marítima, será castigado con presidio mayor en su grado mínimo, i en adelante no podrá desempeñar cargo alguno en la marina nacional.

Art. 48. La autoridad marítima espedirá, a favor de las naves que cumplan con las prescripciones del presente título, el decreto de zarpe, consignándolo en la licencia de salida.

TÍTULO V

De la declaracion de innavegabilidad

Art. 49. Si la comision que debe practicar el reconocimiento de la nave, conforme a lo preceptuado en el título anterior, encontrare que el buque no se halla en estado de navegar, impedirá su salida, declarará su innavegabilidad absoluta, relativa, o reparable, i dará cuenta en el acto a la Comandancia Jeneral de Marina para que se cancele el asiento de matrícula de la nave i quede borrada de la marina mercante en el primero i segundo caso, i a la autoridad administrativa del puerto para que se proceda a las reparaciones necesarias, en el tercer caso.

Art. 50. El dueño del buque o su representante pueden apelar del fallo de las comisiones dentro de las cuarenta i ocho horas, para ante el juez de comercio del puerto en que se encuentre la nave, i en su defecto, para ante el del lugar mas próximo, i este funcionario nombrará una nueva comision compuesta de tres peritos navales, quienes pronunciarán sentencia veinticuatro horas despues de examinado el buque. Su fallo se tendrá como sentencia de última instancia.

El honorario de estos peritos, a falta de avenimiento, será fijado por el juez de comercio.

TITULO VI

Del capitan i equipaje

Art. 51. Para mandar un buque mercante nacional se necesita estar provisto de la patente de capitan, espedida por la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 52. Para obtener la patente de capitan, se requiere las siguientes condiciones:

1.ª Ser mayor de edad;

2.° Hablar castellano;

3.° Haber navegado cinco años, ya sea a bordo de buques mercantes o de guerra;

4.° No haber sido condenado por delito que merezca pena aflictiva o infamante, i

5.° Haber sido aprobado en un exámen teórico-práctico en la forma i segun los programas de reglamento.

Art. 53. Los oficiales o pilotos de la Armada de la República, retirados o licenciados temporalmente, podrán obtener la patente de capitan de nave mercante, siempre que reunan las condiciones que exije el artículo anterior, escepto la última.

Art. 54. Ademas de los documentos que prescribe el artículo 899 del Código de Comercio, todo capitan está obligado a tener a bordo lo siguiente:

1.° Un ejemplar de la presente lei;

2.° El reglamento para evitar choques i abordajes en la mar;

3.° Los reglamentos de aduanas, de correos i de policía marítima de los puertos de la República;

4.° El reglamento de policía sanitaria;

5.° Un ejemplar del código internacional de señales;

6.° Un libro o rejistro de disciplina en que se consignen todos los castigos que se impongan a bordo; i

7.° Un ejemplar del reglamento consular de la República.

Art. 55. En la composicion del equipaje de las naves mercantes, son considerados oficiales bajo la dependencia del capitan i sus reemplazantes, los que siguen, segun el órden de su colocacion:

1.° El piloto;

2.° El segundo piloto;

3.° El piloto leman, quien reemplazará al capitan durante el tiempo que dirijiere la nave;

4.° El cirujano;

5.° El contador o sobrecargo;

6.° El primer maquinista;

7.° El contramaestre.

Art. 56. Todo buque cuyo porte exceda de ciento cincuenta toneladas, deberá llevar, ademas del capitan, un piloto i un contramaestre.

Art. 57. Para ser piloto de un buque chileno se necesita haber obtenido el visto-bueno de la autoridad marítima, puesto en un certificado suscrito por tres capitanes que aseguren la competencia del interesado. Bastará el buen informe de un solo capitan, si el aspirante ha navegado solamente con él; pero en este caso, deberá probar el interesado que ha navegado cinco años.

No se exijirá ningun requisito a los que acrediten haber navegado durante tres años contínuos o interrumpidos en clase de oficiales, pilotos o guardia-marinas en los buques de la Armada de la República.

Art. 58. Los maquinistas deberá presentar certificado que acrediten su competencia i que la autoridad marítima podrá exijir cuando quiera. Si no tuvieren certificado, la autoridad marítima, si lo creyere conveniente, podrá someterlos a exámen ante una comision de tres injenieros, prefiriendo siempre a los de la Armada.

Art. 59. Para ser contramaestre se necesita haber navegado cinco años.

Art. 60. El mínimo del equipaje para cada clase de naves nacionales, será determinado por reglamento.

Art. 61. Todo capitan, ántes de embarcar a un hombre de mar, deberá asegurarse de que ha obtenido su legal licenciamiento del último buque en que ha servido.

El hecho de haber embarcado a sabiendas i voluntariamente un hombre de mar perteneciente al equipaje de otro buque, constituye el delito de complicidad de desercion.

Art. 62. Los armadores o capitanes tienen entera libertad para la organizacion de sus equipajes; pero deberán contratarlos por medio de las oficinas de enganche establecidas legalmente, i no podrán embarcar mas marineros estranjeros que los que permite esta lei.

Art. 63. Las oficinas de enganche no podrán reglar las con-

diciones de los contratos, ni ejercer autoridad alguna a este respecto; deben dejar entera libertad a los armadores, capitanes i jente de mar para que estipulen entre ellos las convenciones que quieran, observándose, sin embargo, las prescripciones del Código de Comercio que tratan sobre la materia. Su intervencion consiste en ilustrar a las partes sobre el sentido i alcance de las convenciones que deben suscribir i darles lectura.

Las oficinas de enganche representarán a los menores de edad que no tuvieren curador especial o no fueren hijos de familia bajo patria potestad.

Sin embargo, estas oficinas no permitirán el enganche de un marinero chileno en un buque que deba salir del pais, si no se estipula espresamente su repatriacion.

Art. 64. Siempre que un capitan, despues de haber formalizado el contrato de enganche del equipaje, tuviere que embarcar algunos hombres en reemplazo de los que hubieren abandonado el buque, de los muertos o de los que quedaren en tierra por enfermos, o por cualquiera otra causa, deberá hacerlos inscribir en el rol del equipaje i presentarlos en la oficina de enganche, o en el consulado, si el caso tuviere lugar en puerto estranjero, para que se proceda a su enganche.

Art. 65. En puertos chilenos, el capitan no podrá desembarcar ni despedir a ningun hombre de mar, sin intervencion de la autoridad marítima. En puertos estranjeros, todo desembarco o licenciamiento se hará con el consentimiento del Cónsul de Chile; i en uno i otro caso, se espedirá por escrito por el capitan, el boleto correspondiente en que se espresará la causa del desembarco, i si el marino ha sido o no ajustado de sus haberes.

Art. 66. Si el desembarco no ha sido motivado por delito, todo hombre de tripulacion debe ser repatriado, i su subsistencia i repatriacion serán de cuenta de la nave, cuyo capitan entregará el valor de una i otra al Cónsul de Chile respectivo.

Los gastos de alimentacion i repatriacion serán de cargo del armador, si el buque ha naufragado o sufrido siniestro mayor, i en tal caso, el Cónsul efectuará la repatriacion con el valor de

los restos del naufrajio, con los fletes de las mercaderías salvadas, con las ganancias del viaje si las hubiere, o con cualquier otro valor procedente del buque o de la carga.

Si el desembarco ha tenido lugar en un puerto de Chile que no sea el de enganche, o el naufrajio ha sucedido en nuestras costas, la autoridad marítima procederá de la misma manera que el Cónsul.

Los hombres de mar repatriados, i los que se hallan en el caso del inciso anterior, serán conducidos al puerto en donde fueron enganchados.

Art. 67. El capitan que desembarcare algun hombre del equipaje sin cumplir con lo determinado en esta lei, o lo abandonare en puerto estranjero, será castigado con presidio menor en su grado mínimo, i quedará inhabilitado durante seis años para desempeñar cargo alguno en las naves mercantes.

Art. 68. Si durante la estadía de un buque de comercio en un puerto chileno acaeciere una defuncion a bordo, el capitan deberá en el acto dar cuenta por escrito a la autoridad marítima, acompañando el acta de defuncion, para que se pase al funcionario encargado del rejistro respectivo. Si la muerte tuviere lugar a consecuencia de algun accidente o de un crímen, el capitan presentará un escrito relativo al suceso, a la autoridad marítima, para que ésta lo pase al juez competente.

Art. 69. Si la muerte tuviere lugar en puerto estranjero, el capitan dará inmediatamente aviso al Cónsul chileno, quien estenderá el acta de defuncion en vista de las declaraciones que tomará, remitiendo todo lo obrado al Ministerio de Marina, para los fines prevenidos en el inciso primero del artículo anterior.

Art. 70. Si la muerte acaeciere en alta mar, el capitan levantará un acta en la que se detalle la clase de muerte i su oríjen; esta acta sera firmada por todos los hombres de la tripulacion que supieren escribir, i el capitan la entregará al arribo de la nave a la autoridad marítima o al Cónsul de Chile, segun sea que la nave arribe a puerto chileno o estranjero.

El cadáver será arrojado al mar con las precauciones suficien-

tes para que no pueda permanecer a flote, veinticuatro horas despues del fallecimiento, salvo que ántes de este término aparecieren señales inequívocas de descomposicion o que la enfermedad hubiere sido contajiosa.

Art. 71. Los efectos i bienes existentes a bordo i pertenecientes a los marinos i pasajeros muertos en buque chileno, serán entregados bajo inventario, a la autoridad marítima o consular segun corresponda, quienes los pondrán a disposicion de los herederos, depositándolos miéntras tanto, en puerto estranjero, en poder de un comerciante o de otra persona segura a satisfaccion del Cónsul, i en puerto chileno en las tesorerías fiscales.

Art. 72. En caso que los efectos i bienes no sean reclamados en el plazo de seis meses, o ántes si fueren susceptibles de deterioro, las autoridades espresadas dispondrán su venta en pública subasta.

El Ministerio de Marina hará publicar, luego que llegue a su noticia, un aviso en el periódico oficial, i seis meses despues de la fecha de este aviso, dispondrá que el producto de la venta sea aplicado en puerto chileno al hospital del puerto o del departamento, i en puerto estranjero al fondo de socorro de chilenos desvalidos.

Art. 73. En caso de muerte por enfermedad pestilencial, todos los efectos susceptibles de trasmitir contajio que hayan servido al enfermo durante el curso de su enfermedad, serán, si la nave está en fondeadero, quemados i destruidos; i si en viaje, arrojados a la mar i echados a pique.

Los demas efectos de que el muerto no haya hecho uso, pero que hayan sido de su pertenencia, serán sometidos inmediatamente a la ventilacion, fumigacion o puestos a remolque. Lo mismo se practicará con los efectos de cualquier otro individuo que hubiere sido atacado de la misma enfermedad, aunque no haya fallecido.

De las medidas indicadas se dejará constancia en el diario de navegacion.

Art. 74. En caso de muertes ocurridas a bordo de embarcaciones de ménos de veinticinco toneladas, que hacen corta travesía de las costas de la República, los patrones se sujetarán a las disposiciones siguientes:

1.° Si los individuos muriesen en la mar naturalmente o por algun accidente, durante estas cortas travesías, sus cadáveres serán conducidos a tierra lo mas pronto posible para que, comprobada su identidad, se estienda el acta de defuncion por el juez del lugar, i se remita este documento al funcionario encargado del rejistro respectivo;

2.° Cuando los individuos hayan fallecido de muerte violenta o a consecuencia de un crímen, los patrones deberán dar cuenta del suceso a la autoridad marítima del primer puerto adonde arriben;

3.° Cuando un individuo caiga al mar, i no sea posible salvarlo, los patrones están obligados inmediatamente despues de su arribo al primer puerto, a presentarse a la autoridad marítima con todos los hombres de su tripulacion para darle cuenta del hecho i de sus circunstancias;

4.° La autoridad marítima, en uno i otro caso, recibirá las declaraciones que se le hagan, trasmitiendo todo lo obrado al juez competente para los fines a que haya lugar.

Art. 75. En caso de hacerse testamento a bordo de una nave nacional en alta mar, i en caso de nacimiento a bordo, el capitan se ajustará a lo dispuesto en los números 14 i 15 del artículo 898 del Código de Comercio.

TITULO VII

Del órden i disciplina a bordo i de la navegacion

Art. 76. El capitan es el jefe superior de la nave mercante, encargado de su gobierno i direccion.

La tripulacion i pasajeros le deben respeto i obediencia en

cuanto se refiera al servicio de la nave i seguridad de las personas i carga que conduzca.

Art. 77. El capitan es delegado de la autoridad pública para la conservacion del órden en la nave i salvacion de los pasajeros, jente de mar i carga.

Art. 78. Las faltas de disciplina cometidas a bordo de los buques mercantes chilenos, serán reprimidas con penas correccionales, como multas, arrestos o prision en alta mar por los capitanes, en puertos estranjeros por los cónsules, i en puertos chilenos por las autoridades marítimas.

Art. 79. La revuelta, la resistencia violenta, el desobedecimiento, la amenaza a los superiores o a los encargados temporalmente de alguna autoridad, i aun el rehusar ausiliar al capitan en caso de tumulto o revuelta, podrán castigarse disciplinariamente por el capitan encerrando a los culpables, poniéndoles grillos o esposas durante ocho dias i condenándolos a la pérdida de sesenta dias de salario.

La embriaguez, las riñas i una inmoralidad escandalosa podrán tambien castigarse por el capitan con prision, multa i con la disminucion de raciones por espacio de dos meses.

Art. 80. Los castigos impuestos los anotará el capitan en el libro de castigos o rejistro de disciplina, teniendo cuidado de no dejar espacios sino los necesarios para las firmas, i debiendo estar firmado cada asiento por dos hombres de la tripulacion.

Art. 81. Los capitanes que no lleven un libro especial para anotar los castigos, o no lo usen legalmente, o no lo exhiban a las autoridades designadas mas adelantes, cuando sea necesario, pagarán por primera vez una multa de cincuenta a trescientos pesos, i en caso de reincidencia, ademas del pago del máximo de la multa, sufrirán una prision de tres dias a un mes.

Art. 82. La pena de pérdida de salarios o de multas no espresadas en el rejistro de disciplina se tendrá por aplicada ilegalmente.

Art. 83. Cualquier hombre de la tripulacion podrá reclamar contra el capitan, de la multa, reduccion o pérdida de salario a

que haya sido condenado. Si la reclamacion se hace en Chile, será competente el juez de comercio del lugar en que se ha ajustado a la tripulacion de sus haberes; i si en el estranjero, el Cónsul del puerto en que se ha hecho el ajuste. A falta del Cónsul será competente el comandante de un buque de guerra de la República, si hubiere alguno. Estas autoridades podrán mantener o anular sin apelacion el fallo del capitan, pero con previa audiencia de las partes.

Si en el estranjero no hai ajente consular ni nave del Estado, el marino tendrá accion durante tres años para demandar al capitan ante el juez del puerto de salida del último viaje.

Si el marino ha sido castigado ilegalmente, podrá demandar criminalmente al capitan ante la primera autoridad judicial que encuentre en su viaje.

Art. 84. El capitan no podrá impedir en ningun caso que la jente de su buque se presente a las autoridades marítimas o a los ajentes consulares para interponer reclamos contra su conducta.

El capitan que rehuse obedecer las órdenes relativas a la navegacion, emanadas de las autoridades marítimas o consulares, o que ultrajare a estos mismos funcionarios con palabras o amenazas, en el ejercicio de sus funciones, será penado con una multa de cincuenta a cien pesos.

Art. 85. El capitan i los demas individuos de la tripulacion que despues de estar incritos en el rol del equipaje, no se hallen a bordo en el tiempo determinado, o se ausenten voluntariamente para no emprender el viaje, son reputados desertores.

Durante el viaje, se presume que el capitan es desertor cuando abandona su buque setenta i dos horas despues que se haya espedido el decreto de «zarpe,» i no da aviso de su ausencia. Los hombres de mar que en puerto chileno se ausenten sin permiso durante noventa i seis horas, de su buque o del puesto que se le hubiere confiado, i que en puerto estranjero se ausenten sin permiso durante cuarenta i ocho horas de su buque, o del puesto que se le hubiere confiado, son igualmente reputados desertores.

Art. 86. La desercion ántes del viaje será castigada con prision en su grado máximo, si se trata del capitan; i con prision en su grado medio, si se trata del piloto. Los hombres de mar serán destinados a servir en las naves de la Armada de la República por el término de un año i con las tres cuartas partes del sueldo correspondiente a la clase que pasen a desempeñar.

Si el desertor hubiere recibido arras o anticipos en señal de contrato, sufrirá ademas la pena que establece el artículo 467 del Código Penal.

La desercion de a bordo durante el viaje será castigada con presidio menor en su grado medio, si se trata del capitan; i con presidio menor en su grado mínimo, si se trata del piloto. Los hombres de mar estarán obligados a servir dos años en los buques de la Armada de la República con la mitad del sueldo correspondiente a la clase que pasen a desempeñar.

La desercion despues del fin del viaje, pero ántes de espirar el contrato del capitan i piloto, o al término del enganche, será castigada con la pena que señala el inciso 1.° de este artículo.

Para la intelijencia de este artículo i del anterior se entenderá que el viaje comienza cuando el buque ha salido del lugar en que se hizo la inscripcion del rol del equipaje i concluye cuando ha llegado al puerto de descarga o de su destino.

Art. 87. Los cómplices en el delito de desercion sufrirán las mismas penas que los autores de su misma categoría.

Art. 88. La desercion de todo individuo perteneciente al equipaje de un buque de comercio, debe ser denunciada por el capitan dentro del término de tres dias.

Si la desercion ha tenido lugar en un puerto chileno, el capitan dirijirá su representacion a la autoridad marítima; si el hecho se ha consumado en puerto estranjero, al Cónsul de Chile.

Art. 89. Los capitanes que no hubieren hecho la declaracion prescrita en el artículo precedente, i presentado la filiacion de los desertores de su buque, no podrán hacer contra ellos nin-

guna demanda, ni rehusarles el todo o parte de su salario, bajo pretesto de desercion.

Art. 90. La aprehension o captura de los marinos de comercio, desertores o ausentes, se gratificará de la misma manera que está establecido en la marina de guerra.

Se reputan en estado de ausencia los hombres de mar que, habiendo abandonado su buque o la comision que se les hubiere confiado, fueren aprehendidos i remitidos a bordo ántes de haber espirado el término señalado en el artículo 85, debiendo, en tal caso, pagarse solo los gastos de aprehension.

Art. 91. Los gastos de arresto o de captura serán abonados por el armador o capitan, siempre que el marino haya sido aprehendido ántes de la salida del buque en que esté embarcado, i por el Estado cuando la captura ha tenido lugar despues de la salida de la nave. En uno i otro caso se cargarán estos gastos a los haberes devengados o por devengar del marino desertor.

Art. 92. El treinta por ciento de los sueldos vencidos del desertor pertenecen a la nave. El saldo junto con los efectos de los hombres de mar desertores en puerto chileno, se entregarán por el capitan, bajo inventario, a la autoridad marítima del puerto donde haya tenido lugar la desercion a fin de que, depositados en la Tesorería Fiscal del departamento, proceda a su venta en pública subasta, si a los dos meses no se hubiere presentado el desertor. El producto junto con el saldo se aplicará al hospital de caridad del departamento o al mas inmediato.

En puerto estranjero se procederá con las sumas especificadas en el inciso anterior, en conformidad al Reglamento Consular.

Art. 93. Si el buque que navegare a puertos estranjeros volviere a los de la República con alguno o algunos marineros chilenos ménos de los que llevó, el capitan tendrá que probar ante la autoridad marítima la muerte, desercion, o cualquier otro motivo que hubiere dado lugar a ello. Si así no lo hiciere, quedará suspendido del ejercicio de su empleo por el término de

un año, sin perjuicio de la accion que puedan ejercitar contra él los interesados o deudos o el Ministerio Público.

Art. 94. Si en el curso del viaje faltare o escaseare la provision de agua o víveres, el capitan arribará al puerto mas cercano, aunque para esto sea necesario variar el derrotero de la nave.

Art. 95. Todo capitan que, fuera de los casos de fuerza mayor, prive al equipaje de la integridad de la racion estipulada ántes de emprender el viaje, o en defecto de convenio, de la racion equivalente a la que se suministra en la escuadra de la República, es obligado a pagar a cada individuo del equipaje, a título de indemnizacion, a juicio de la autoridad marítima, uno o dos pesos por cada uno de los dias que dure la privacion, i será ademas penado con una multa de cien a trescientos pesos, segun los casos.

Los casos de fuerza mayor serán comprobados por un acta firmada por el capitan i los oficiales del buque, i aun entónces tendrá derecho cada individuo del equipaje a una indemnizacion correspondiente a la parte de racion de que haya sido privado.

Art. 96. El capitan no podrá vender los víveres del buque, pero le será lícito, con consulta de los oficiales, ceder una parte a los buques que encuentre en alta mar en absoluta necesidad, siempre que le queden los suficientes a bordo para su viaje, i con la condicion de rendir cuenta a los propietarios.

Art. 97. En todo buque se embarcará un botiquin provisto de los medicamentos necesarios para el viaje determinados por el reglamento.

Art. 98. Son obligados a embarcar cirujanos los buques nacionales que salgan de puertos de Chile llevando a bordo mas de ciento cincuenta personas.

Esceptúanse los buques de vela o de vapor que se ocupan en la navegacion del cabotaje.

Art. 99. Ningun buque mercante chileno podrá embarcar armas de guerra ni municiones para su servicio, sin una autorizacion de la autoridad administrativa del puerto, quien solo

podrá darla en la cantidad que juzgue necesario, a juicio de la autoridad marítima, i segun el porte del buque, número de tripulantes i la naturaleza i duracion del viaje.

La contravencion a las disposiciones de este artículo será castigada con la pena que señala el artículo 288 del Código Penal.

Art. 100. Los capitanes de los buques nacionales deberán asilar a bordo a los marineros chilenos que encuentren abandonados en pais estranjero, cuando no resida en el puerto ajente consular de la República.

Art. 101. Están tambien obligados a recibir a bordo a los chilenos que los cónsules se vean en la necesidad de repatriar, siempre que su número corresponda a cuatro por cada cien toneladas de rejistro, i que en número total no sea mayor que el de la mitad del equipaje.

Los gastos de trasporte serán regulados i reembolsados en la forma establecida en el Reglamento Consular de la República.

Art. 102. Los capitanes que en alta mar encontraren alguna nave de la Escuadra de la República, deberán suministrarle los avisos, informes i noticias que les pidiere.

Art. 103. Los buques chilenos no deberán someterse a ninguna visita o reconocimiento por parte de naves estranjeras de guerra, salvo que la República tenga celebrados tratados especiales sobre estas materias.

Los capitanes que se vieren vejados de cualquier manera por naves de guerra estranjeras, darán cuenta a la primera autoridad marítima que encuentren. Si así no lo hicieren, serán suspendidos por dos años del ejercicio de su profesion, i pagarán ademas una multa de doscientos pesos.

Art. 104. Los capitanes deberán conformarse i cumplir con lo determinado en los reglamentos especiales de iluminacion para la navegacion nocturna de señales en tiempo de niebla i de maniobras para evitar choques i abordajes.

A la entrada i salida de puerto, al pasar canales i en toda

circunstancia peligrosa, deberán estar sobre cubierta, asistidos de los oficiales del buque.

Art. 105. Será penado con la suspension de un año en el ejercicio de su profesion, el capitan que deje de apuntar en el libro diario un siniestro ocurrido a bordo de su buque, de cualquier clase que sea.

TÍTULO VIII

De la bandera nacional i señales

Art. 106. La bandera nacional deberá llevarse a popa en una asta, o en su defecto en el pico de mesana, i será de la forma establecida por declaracion de 7 de Julio de 1854.

Todo buque tendrá ademas las banderas que le corresponda segun reglamento i código internacional de señales. Tanto estas banderas, como la nacional, se izará a la entrada i salida del puerto, i cada vez que el buque se encuentre con una nave de guerra o mercante en alta mar.

TITULO IX

Del trasporte de correspondencia

Art. 107. Los buques mercantes que partan de los puertos de la República, conducirán para aquellos en que deban tocar, la correspondencia que les entregue la autoridad marítima. De ella dará recibo el capitan o contador que la tome a su cargo.

No admitirán para conducir a su bordo cartas o pliegos que no estén sellados o franqueados por las administraciones de correos, salvo los casos espresamente esceptuados por la lei.

Art. 108. Los capitanes de buques nacionales i estranjeros estarán obligados a entregar a la autoridad marítima, bajo recibo, i en el acto de la primera visita toda correspondencia epistolar e impresa que trajeren a bordo procedente del cabotaje o

del estranjero, para puntos de la República, esceptuándose solamente la que fuere dirijida al consignatario del mismo buque con tal que su peso no exceda de ciento quince gramos.

La misma obligacion tendrán los demas empleados del buque i los pasajeros.

Los contraventores incurren en una multa igual al cuádruplo del porte de la correspondencia, o en el pago de veinticinco pesos, si el cuádruplo fuere menor.

Los funcionarios marítimos no franquearán el puerto a los buques, sino despues de hecha la entrega de la correspondencia traida a su bordo.

Art. 109. El capitan de un buque que habiendo salido de un puerto se hallare forzado a arribar al mismo puerto o a otro, ántes de haber terminado su viaje, entregará a la autoridad marítima, al ser puesto en comunicacion con el puerto, i bajo recibo, el saco de correspondencia que hubiere recibido a su salida.

Las infracciones de estos artículos serán penadas con una multa de cincuenta a cien pesos, sin perjuicio de la responsabilidad a que se haga acreedor el capitan o contador por el estravío de la correspondencia.

TITULO X

Del trasporte de pasajeros

Art. 110. Los buques de vela o de vapor, nacionales o estranjeros, destinados a conducir pasajeros, entre puertos de Chile, no podrán admitir mas pasajeros que los que cómodamente permitan los departamentos que hayan de servir a bordo para los mismos pasajeros; i las autoridades marítimas, con previo conocimiento i acuerdo de la autoridad administrativa del puerto, podrán impedir la salida de estos buques, siempre que hubiere embarcado mayor número de pasajeros de los que puedan admitirse, atendida la estension, seguridad, navegabilidad, comodi-

dad i demas condiciones que exijan los reglamentos dictados al efecto.

Art. 111. Ninguna nave mercante, nacional o estranjera, podrá conducir pasajeros en cubierta, sea a puertos de Chile o del estranjero, si no tiene sobre ella, a una altura conveniente, una toldilla de madera o de tela impermeable que cubra o resguarde a aquellos de la intemperie.

Estos pasajeros serán alimentados, a falta de un convenio especial, con igual racion que la que tienen los marineros en los buques de la escuadra de la República.

Art. 112. Toda embarcacion nacional que conduzca pasajeros deberá embarcar, a mas de la provision destinada al equipaje, el agua i víveres que se juzgue necesarios para el viaje, i en concepto al número i categoría de los pasajeros.

La misma disposicion rejirá a las naves estranjeras que trasporten pasajeros entre puertos de Chile.

Art. 113. Si por falta de víveres tuvieren que privarse los pasajeros durante la navegacion de una parte de la racion establecida, el dueño o consignatario pagará a cada pasajero cinco pesos diarios, miéntras haya estado privado de la integridad de la racion, salvo fuerza mayor.

Art. 114. Todo buque nacional o estranjero destinado a trasportar pasajeros entre puertos de Chile, deberá llevar a su bordo en buen estado un número de embarcaciones menores que guarde la proporcion de un bote por cada cuarenta personas que el buque pueda conducir cómodamente, contando los pasajeros i la tripulacion.

El número de botes en ningun caso bajará de dos, i en ningun caso se exijirán al buque mas de diez. Siempre que haya a bordo mas de cinco botes, uno de ellos será de la forma i condiciones de un salvavidas.

Estos mismos buques deberán llevar ademas una bomba para apagar incendios, i los aparatos necesarios de salvamento.

Art. 115. En conformidad a lo que señalen los reglamentos que se dicten, los capitanes o consignatarios de los buques a

vapor o de vela, darán conocimiento a las autoridades marítimas de la superficie que tengan disponible a bordo para los pasajeros de cubierta i entre-puentes, a fin de que aquellos funcionarios sepan, en todo caso, el máximo de pasajeros que pueda trasportar cada buque.

Art. 116. Siempre que la autoridad marítima lo creyere conveniente, podrá inspeccionar todo buque que conduzca pasajeros entre puertos de Chile, i su capitan deberá prestarle todas las facilidades necesarias para ello, suministrándole cuanta noticia le exija relativa a los víveres, aguada, estado de los botes, comodidad de los pasajeros, etc., etc.

Art. 117. Cualquiera que sea la naturaleza del viaje i el número de personas embarcadas, la autoridad sanitaria exijirá de la autoridad marítima que impida se haga a la mar el buque con individuos atacados de contajio.

Art. 118. No será permitido el trasporte de insanos, idiotas, ciegos i niños menores de doce años, a ménos que se presenten a bordo acompañados de sus parientes, tutores o curadores, o de otras personas que ofrezcan garantías de que los atenderán debidamente durante el viaje i en el puerto de su destino.

Art. 119. Si un pasajero u hombre de mar fuere atacado de una enfermedad contajiosa, deberá el capitan desembarcarle en un lugar habitado, aun contra la voluntad del mismo pasajero.

Art. 120. Los pasajeros están obligados a prestar asistencia al capitan en todos los casos urjentes que reclame para la salvacion de los tripulantes, de la nave i de la carga o para la realizacion del viaje. Si rehusaren obedecer, el capitan podrá obligarlos.

Se presume que el capitan ha obrado en estos casos en favor de la salvacion comun, i de la lejítima defensa personal, salvo prueba en contrario.

Art. 121. Ningun buque destinado a conducir pasajeros podrá trasportar entre su carga sustancia o productos esplosivos, inflamables o corrosivos determinados por reglamentos.

Si estas sustancias se hubieren embarcado sin conocimiento

del capitan, una vez descubierto el hecho, el capitan las arrojará al mar, i levantará un acta del suceso firmada por él, sus oficiales i testigos, tomados de entre los pasajeros, para hacer efectiva la responsabilidad contra quien corresponda.

Art. 122. La infraccion de cualquiera de las disposiciones de este título, será penada con una multa que no exceda de mil pesos. El delincuente que se halle en el caso del artículo anterior, será castigado en conformidad a lo previsto por los artículos 474 i siguientes del Código Penal.

TITULO XI

Del arribo de la nave

Art. 123. A la llegada de las naves nacionales a los puertos de la República, las autoridades sanitarias i marítimas, en los casos previstos por reglamento, se harán presentar el diario de navegacion i le pondrán su visto-bueno.

Art. 124. El capitan es obligado al llegar a un puerto, dentro de las 24 horas, salvo caso de fuerza mayor, a entregar a la autoridad marítima en puerto chileno i al Cónsul en puerto estranjero, la patente de navegacion, certificado de matrícula, rol de equipaje i demas documentos que se previenen en el artículo 68 del Reglamento Consular, sin perjuicio de los demas cuya presentacion puede exijir el Cónsul, en virtud de lo preceptuado en el mismo Reglamento.

Art. 125. Dentro de las mismas veinticuatro horas, los capitanes exhibirán a la autoridad marítima el libro en que se anotan los castigos, dando cuenta ademas de los delitos cometidos durante el viaje, de las medidas de represion o prevencion empleadas i de las dilijencias practicadas para comprobar los delitos.

Llegando la nave a puerto estranjero, todas estas comunicaciones se harán al ajente consular de Chile, o en su defecto, al comandante de un buque de guerra de la República, si hubiere

alguno en el puerto. A falta de uno i otro, las hará el capitan a la autoridad local i se consultará con ella para tomar las medidas convenientes, a fin de que el culpable pueda ser remitido en breve plazo al juez competente de Chile.

Las disposiciones precedentes se aplicarán igualmente cuando cualquier individuo de a bordo ha sido atacado de enajenacion mental.

Los patrones de embarcaciones que no están obligados a llevar rejistro de disciplina, deben en igual término, denunciar los delitos cometidos a su bordo.

Art. 126. Los capitanes están obligados a dar los informes referentes a su viaje, que le pidan tanto las autoridades marítimas como las consulares.

Art. 127. Los capitanes de buques mercantes i los patrones de embarcaciones, deben presentar a la autoridad marítima en Chile, i a los ajentes consulares en el estranjero, los individuos de la tripulacion i aun los pasajeros, cuando sean requeridos para ello por dichos funcionarios.

TITULO XII

Marina Militar

Art. 128. Fuera de los puertos de la República el comandanto de un buque de guerra chileno tiene derecho de visita de policía sobre todo buque mercante nacional.

En los puertos estranjeros, exijirá que los capitanes de buques chilenos le den parte de su arribo i de su salida del puerto, i le comuniquen las noticias que puedan interesar al servicio.

Tendrá el derecho de castigar con uno a ocho dias de arresto a su bordo a los capitanes mercantes que rehusen cumplir con estos deberes.

Sin embargo, si los intereses del buque no permitieran la aplicacion inmediata de esta pena, su resolusion será inscrita en

el rol del equipaje, i recibirá su ejecucion despues de la vuelta a Chile de los delincuentes.

Dará cuenta de la conducta de estos capitanes al Comandante Jeneral de Marina, quien los someterá al juez competente.

Tomará conocimiento de las quejas de los capitanes i tripulantes i las pondrá en conocimiento de los ajentes consulares respectivos.

Hará aprehender i arrestar a los desertores de los buques del Estado que se encuentren en los buques mercantes chilenos. Podrá igualmente hacer aprehender i detener a cualquier hombre de mar, cuyo embarque no haya sido legalmente autorizado.

Si descubriere individuos acusados de algun crímen, los arrestará a su bordo hasta que pueda desembarcarlos en un puerto de Chile i entregarlos a las autoridades competentes.

Art. 129. Los buques de guerra de la República deben proteccion i ausilio a las naves mercantes. En puertos estranjeros, i a falta de ajente consular chileno, los comandantes de buques de guerra harán lo posible para proporcionar recursos marineros o profesionales a las naves mercantes.

TITULO XIII

Del naufrajio i salvamento

Art. 130. El capitan de un buque mercante nacional que encuentre a una nave chilena, estranjera o enemiga, en peligro de naufrajio, deberá acudir en su ausilio i prestarle la posible asistencia. La falta de cumplimiento de este artículo será penado conforme a lo dispuesto en el artículo 492 del Código Penal.

Art. 131 Para los casos de naufrajio i salvamento, se atenderá a lo dispuesto en los artículos 635 a 639 del Código Civil i a lo prescrito en los artículos 1150 i siguientes del Código de Comercio.

Los casos de ausilio a personas i los que no están comprendidos en el artículo 1163 del Código de Comercio que se presten

por particulares en aguas jurisdiccionales de la República o a una nave chilena en alta mar, serán remunerados en el primer caso por tasacion que haga el juez de comercio del puerto en que se prestó el ausilio; i en el segundo, por el del puerto de llegada de la nave que prestó el ausilio.

No habiendo juez de comercio en el puerto sera competente el del lugar mas próximo.

Art. 132. Las autoridades marítimas son las llamadas preferentemente a prestar los ausilios necesarios en caso de naufrajio i varamiento i serán responsables de cualquier descuido o neglijencia.

A falta del capitan, de los ajentes de seguros, o del sobrecargo, incumbe a la autoridad marítima dirijir las operaciones del salvamento, i en todo caso dictar las medidas necesarias para la seguridad de las personas i objetos salvados.

Art. 133. Si la nave náufraga o varada fuere estranjera, la autoridad marítima informará inmediatamente al ajente consular respectivo mas cercano, i aunque éste no lo exija, dejará a su cargo el cuidado de lo salvado.

Art. 134. Las especies náufragas que se salvaren i que no fueren reclamadas, serán puestas en pública subasta observando las reglas dadas por los artículos 629 i siguientes del Código Civil.

El remanente que resulte en este caso, se dividirá por partes iguales entre la persona que salvó la especie i el hospital del departamento.

Art. 135. Cuando una nave nacional o estranjera se fuere a pique en cualquier parte del litoral de la República, la autoridad marítima respectiva requerirá a los propietarios i a los interesados en la carga para que comparezcan a declarar si proceden o no a su estraccion. Si no comparecieren en el término de un mes, o habiendo comparecido dejaren trascurrir dos meses sin poner trabajo, o comenzados los trabajos los abandonaren por dos meses, la nave, su aparejo i carga, se tendrán por abandonados i por el mismo hecho pertenecerán al hospital del departamento.

Si el hospital no emprende trabajo en el término de tres meses, o lo abandona por el mismo tiempo despues de emprendido, cualquier habitante de Chile podrá trabajar i hará suyo lo que estrajere.

DISPOSICIONES VARIAS

Art. 136. Desde la promulgacion de la presente lei queda abolido en las trasferencias de dominio de los buques chilenos, el derecho de alcabala que establece la lei de 17 de Marzo de 1835.

Art. 137. Desde la promulgacion de esta lei queda restablecido el derecho de rol. Este derecho consistirá en dos pesos que pagará todo buque mercante a su salida de un puerto de la República.

Esceptúanse los paquetes a vapor, sean nacionales o estranjeros, de líneas establecidas con itinerarios fijos en el litoral de la República, los cuales solo pagarán la mitad de este valor.

El derecho de rol se distribuirá por mitad entre el capitan de puerto i sus ayudantes o escribientes a falta de éstos. Los escribientes solo tendrán derecho a la tercera parte.

Art. 138. Los dueños de los buques son responsables civilmente de las trasgresiones de la presente lei cometidos por los capitanes.

Art. 139. Todo buque chileno tiene la obligacion de llevar a su bordo i asistir con una decente manutencion, cuando el Comandante Jeneral de Marina lo determine, a un alumno de las escuelas navales de la República, i será de la obligacion del capitan instruirle en la maniobra i en la práctica de la navegacion. El buque chileno que resistiere el cumplimiento de este artículo, será penado con una multa de doscientos a quinientos pesos. La manutencion será costeada por el Estado, previa regulacion convenida con el Comandante Jeneral de Marina, i en su defecto, hecha por el juez de comercio.

Art. 140. El Presidente de la República dictará los reglamentos que se ordenan por esta lei.

Artículo final.—La presente lei comenzará a rejir tres meses despues de su promulgacion i en esta fecha quedarán derogadas, aun en la parte que no fueren contrarias a ella, las leyes preexistentes sobre todas las materias que en ella se tratan.

Sin embargo, las disposiciones del Código de Comercio i Reglamento Consular solo se entenderán derogadas en lo que sean contrarias a las prescripciones de esta lei.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto en todas partes, como lei de la República.

ANÍBAL PINTO.

M. García de la Huerta.

Nota.—La siguiente comunicacion del Ministerio de Marina se refiere a la vijencia de la lei anterior.

Santiago, 17 de Diciembre de 1883.

La lei de Navegacion vijente fué dictada el 24 de Junio de 1878, i en conformidad a su disposicion final comenzó a rejir tres meses despues de su promulgacion.

La espresada lei no ha sido modificada hasta el presente.

Lo que tengo el honor de esponer a US. en respuesta a su nota de 13 del actual, núm. 119.

Dios guarde a US.

CARLOS CASTELLON.

Al señor Ministro de Relaciones Esteriores.

---

198. Tráfico de cabotaje.—Se permite a las embarcaciones que se indican.

Santiago, 27 de Agosto de 1886.

Vistos estos antecedentes i teniendo en consideracion lo dis-

puesto por los artículos 28 i 29 de la Ordenanza de Aduanas, i artículos 27, 28 i 29 de la lei de Navegacion de 24 de Junio de 1878,

Se declara:

Que es permitido a las embarcaciones que no alcanzan a veinticinco toneladas de rejistro ejercer el tráfico de cabotaje con artículos nacionales o nacionalizados dentro de los límites de la Gobernacion marítima a que dichas embarcaciones correspondan.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

H. Pérez de Arce.

---

199. Rancho.—Se determinan las provisiones comprendidas bajo esta denominacion para los efectos de su liberacion de derechos.

Santiago, 28 de Julio de 1887.

Visto el precedente oficio, i considerando: que es necesario precisar la intelijencia que debe atribuirse a la palabra «rancho», para los efectos de la liberacion de derechos acordada a los artículos que se destinan al consumo de las naves, a fin de evitar por este medio los abusos que han llegado a cometerse en consecuencia de la latitud que se ha dado en la práctica al sentido de esa palabra jenérica;

Considerando: que esta franquicia de la lei está fundada en el principio de que no deben pagar derechos sino los efectos que se traen del estranjero para el consumo de los habitantes del pais; i por lo tanto únicamente deben gozar de la exencion las naves que arriban a los puertos solo accidentalmente i perma-

necen en ellos miéntras están en situacion de emprender nuevo viaje, i no deben comprenderse las chatas i pontones surtos permanentemente en aguas territoriales como habitaciones o depósitos flotantes.

Considerando: que en el alcance que ordinariamente dan los tratadistas a la palabra «rancho» solo se comprenden bajo esta denominacion las provisiones de boca necesarias para la subsistencia de la tripulacion durante el viaje, i suele ampliarse hasta comprender tambien algunos de los artículos que se destinan a la reparacion de las naves.

En uso de la facultad que me concede el núm. 2 del artículo 82 de la Constitucion del Estado,

He acordado i decreto:

1.° Para los efectos de la Ordenanza de Aduanas se declara que bajo la denominacion de «rancho» deben comprenderse únicamente las provisiones destinadas al consumo de la tripulacion da la nave en estado de viajar, i los artículos necesarios para el servicio i reparacion de ella.

Dichas provisiones i artículos son los siguientes: cereales, harinas, papas, legumbres secas o frescas, pan, galleta, carne fresca o salada, pescado seco, café, té, vino, vinagre, cerveza, cidra, aguardiente, leche conservada, grasa, manteca, aceite, huevos, sal, especias, tabaco, parafina, bujías, forraje, leña, carbon de madera i de piedra, alquitran, brea, lona, jarcia, pintura, objetos para el aparejo de buques de vela i maquinarias para buques de vapor.

2.° Siempre que aparecieren a bordo de la nave artículos de rancho, en cantidades superiores a las necesidades de ella, atendido el número de personas que emprendan el viaje, la naturaleza i estension del mismo, el jefe del resguardo lo pondrá en conocimiento del administrador de la aduana respectiva a fin de que despues de verificar la existencia i de comprobar las cantidades, se desembarquen las que se representaren de exceso i se

dé parte al Juzgado de Hacienda para los efectos a que diere lugar.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Agustin Edwards.

---

200. Delitos cometidos a bordo de buques mercantes.—Deberes de los capitanes con arreglo al Código de Comercio i lei de Navegacion.

Santiago, 19 de Enero de 1888.

Habiendo pasado en vista al Fiscal de Hacienda los antecedentes sobre una reyerta habida a bordo del vapor *Cachapoal* entre el engrasador Maldonado i el fogonero Olivares, i otros denuncios hechos por el Cónsul jeneral de Chile en el Perú, aquel funcionario dice entre otras cosas lo que sigue:

«Prescindiendo de las irregularidades sobre embarque i desembarque de jente sin conocimiento de las autoridades, disconformidad en los roles de tripulacion con los contratos de enganches i conduccion de jornaleros sin las formalidades debidas, porque todas estas irregularidades han debido correjirse del modo prevenido en la lei de Navegacion cada vez que han ocurrido, voi a contraerme al caso concreto de la riña de Maldonado con Olivares, de la cual resultó éste gravemente herido.

«Es verdad que la lei de Navegacion autoriza al capitan para castigar las riñas, la inmoralidad escandalosa i la embriaguez, así como las faltas de disciplina que se cometan a bordo; i es tambien exacto que, atendido el testo de esta lei, podria el capitan abstenerse del ejercicio de esa facultad, poniendo a los culpables, en caso necesario, a disposicion de la autoridad correspondiente para que les impusiera el merecido castigo.

«Pero no es esta la regla que rije en los casos de perpetracion

a bordo de algun delito, i ménos un crímen. El deber del capitan en estos casos es asegurar al delincuente, formar al mismo tiempo un sumario en que se haga constar el delito o crímen con todas sus circunstancias, i entregarlo junto con el delincuente a la mas inmediata autoridad judicial, estranjera, o a la chilena, si el delito debiere ser juzgado por ésta o se hubiere ejecutado en alta mar en buque nacional, con arreglo a los arts. 5.° i 6.° del Código Penal i 232 de la lei de 15 de Octubre de 1875.

«Este deber se lo impone espresamente el Código de Comercio. El art. 898 señala entre las atribuciones i deberes de los capitanes el siguiente: «3.° Arrestar a los que se hicieren culpables de algun delito, levantar informacion del hecho i entregar los delincuentes a la autoridad competente.» El art. 909 agrega: «Es tambien responsable de los hurtos cometidos por la tripulacion, salvo su derecho contra los culpados, i de los daños causados por las riñas de la jente de mar i por sus faltas en el servicio de la nave, a ménos de justificar que puso en ejercicio su autoridad para prevenirla oportunamente.»

«Aun cuando la lei de Navegacion, promulgada el 24 de Junio de 1878, es mui posterior al Código de Comercio, las disposiciones de éste no se entienden derogadas por aquella lei sino en lo que le sean contrarias, como ella misma lo establece en su artículo final, i las prescripciones de los arts. 898, núm. 3 i 909, citadas, se armonizan perfectamente con las de la lei de Navegacion.

«Por consiguiente, ha sido refractario de la lei, especialmente del art. 898, núm. 3 del Código de Comercio, el procedimiento del capitan al no impedir, si pudo, la riña habida a bordo del buque de su mando, i al mantener en libertad al delincuente i en aptitud de evadirse en el momento que hubiera querido, como lo afirma el señor Cónsul, sin haber sido contradicho en este punto.

«Haciendo conocer a los capitanes de los vapores estos deberes que el Código de Comercio les impone, para que los cumplan con la misma puntualidad, que los emanantes de la lei de

Navégacion, se haria lo bastante por ahora, ya que el único caso concreto, que es de las lesiones graves inferidas por Maldonado a Olivares, ha podido oportunamente someterse a la accion de la justicia penal.»

Lo trascribo a US. para que se sirva hacer a los armadores i capitanes de la marina mercante nacional la recomendacion que indica el Fiscal de Hacienda.

Dios guarde a US.

M. GARCIA DE LA HUERTA.

Al Comandante Jeneral de Marina

Nota.—El siguiente oficio del Ministerio de Marina se refiere a un caso d interpretacion relativo a pérdida o estravío temporal del certificado de matrícula o patente de navegacion de una nave chilena.

Santiago, 30 de Agosto de 1888.

El Comandante Jeneral de Marina, informando sobre las dudas que tiene el Cónsul de Chile en Panamá, con respecto al alcance de algunos artículos de la lei de Navegacion, dice a este Ministerio lo que sigue:

«Aunque en la lei de Navegacion no se ha previsto el caso ocurrido al vapor *Mapocho,* de la Compañia Sud-Americana, motivo de este informe, no obstante i a juzgar por el espíritu de los artículos 20 i 25 de la citada lei, esta Comandancia Jeneral es de opinion que aconteciendo pérdidas o estravío temporal del certificado de matrícula o patente de navegacion de una nave chilena, sean nuestros cónsules en el estranjero autoridad competente para espedir el respectivo pasavante para el regreso del buque al departamento, previa la debida justificacion ante ellos de la pérdida o estravío de esos documentos».

Al comunicarlo a US. debo agregar que este Ministerio está de acuerdo con las ideas que quedan enunciadas.

Dios guarde a US.

E. SANCHEZ.

Al señor Ministro de Relaciones Esteriores.

201. Gremios de jornaleros.—Se declara libre el embarque, desembarque, despacho i demas operaciones anexas al trasporte de mercaderías por cualquier habitante de la República, i abolidos todos los gremios de jornaleros, lancheros i demas que se hallaren establecidos.

Santiago, 30 de Agosto de 1890.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° El embarque, desembarque, despacho i demas operaciones anexas al trasporte de mercaderías se efectuará libremente por cualquier habitante de la República.

Art. 2.° Las operaciones a que se refiere el artículo precedente, que hayan de efectuarse dentro del recinto de las aduanas, lo serán por personas naturales o jurídicas que afiancen sus procedimientos a satisfaccion del jefe de la respectiva aduana o en subsidio de la Superintendencia de Aduanas.

Se tendrá por buena toda fianza otorgada por persona que despache en aduanas.

Art. 3.° Se declaran abolidos todos los gremios de jornaleros, lancheros i demas que se hallaren establecidos.

Art. 4.° Diez dias despues de la vijencia de esta lei, los tesoreros fiscales de los departamentos en que existan gremios de jornaleros, fleteros o lancheros, recibirán, bajo inventario, la caja i demas existencias de dichos gremios i procederán a liquidarlas en conformidad a los respectivos reglamentos en el término de noventa dias.

En la liquidacion de las planillas de trabajos pendientes no se harán los descuentos establecidos para fondos de reserva u otros para fondos jenerales.

Art. 5.° Si la liquidacion de los fondos o haberes de los gre-

mios que se haga con arreglo a los reglamentos de los mismos gremios o a las leyes, dejare sobrantes, éstos ingresarán a fondos fiscales.

Art. 6.° Las pensiones de jubilacion o pensiones pías que paguen los gremios, serán pagadas por el Tesoro Nacional hasta su estincion, a cuyo efecto se pondrá una partida en el presupuesto de la Nacion.

Art. 7.° Esta lei comenzrá a rejir desde el 1.° de Enero de 1891.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto como lei de la República.

J. M. BALMACEDA.

M. S. Fernandez.

---

202. Capitanes de la marina mercante.— Reglamento para el exámen de los aspirantes al título de capitanes de la marina mercante.

Santiago, 25 de Setiembre de 1872.

Teniendo presente lo prescrito por el art. 892 del Código de Comercio i de acuerdo con lo que propone la Comandancia Jeneral de Marina en la presente nota,

Decreto:

Art. 1.° Para obtener el título de capitan de la marina mercante nacional deberá el aspirante rendir un exámen sobre las materias siguientes:

1.° Problema sobre la línea del rumbo;

2.° Uso de las cartas marinas i problemas que se resuelven sobre ellas;

3.° Nociones prácticas sobre levantamiento de planos, i medios de determinar distancias en el mar;

4.° Conocimiento práctico de los vientos, corrientes, mareas, establecimiento de puertos, variaciones i desviaciones de los compases;

5.° Descripcion i uso de los cronómetros, instrumentos de refleccion, barómetros, termómetros, correderas, ampolletas i demas instrumentos o aparatos que exije la navegacion;

6.° Diversos métodos para determinar la latitud i lonjitud jeográfica en el mar por alturas de los astros i distancias lunares;

7.° Modo de llevar el diario de navegacion;

8.° Maniobras marineras de un buque;

9.° Conocimiento i aplicacion de las reglas establecidas en el reglamento para evitar choques i abordajes en el mar.

Art. 2.° Este exámen durará por lo ménos dos horas.

Art. 3.° El exámen será rendido ante una comision compuesta del mayor jeneral del departamento, que la presidirá, del comandante de arsenales i del gobernador marítimo de Valparaiso.

Art. 4.° Para presentarse al exámen, el aspirante dirijirá al presidente de la comision una solicitud acompañada de documentos fehacientes que comprueben que el solicitante es mayor de edad i que ha navegado durante cinco años en buques de guerras o mercantes.

El presidente de la comision citará entónces a los demas miembro de ella, indicando el dia, hora i lugar en que deberá recibirse el exámen, todo lo cual se comunicará oportunamente al interesado.

Art. 5.° Rendido el exámen, la comision dará un informe, trasmitiéndolo con todos los documentos a la Comandancia Jeneral de Marina para que estienda i entregue al examinado el título correspondiente si el exámen hubiese sido satisfactorio.

Art. 6.° En la Gobernacion marítima de Valparaiso, se llevará un libro en que se tomará razon de los títulos que se espidan, sin cuyo requisito no tendrán los títulos valor alguno.

Art. 7.° Los capitanes que actualmente navegan en la marina mercante nacional deberán obtener el título de tales dentro de un año contado desde esta fecha.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Aníbal Pinto.

---

203. Capitanes de la marina mercante.—Se designa el personal que debe formar la comision examinadora de los aspirantes a dicho título.

Santiago, 2 de Febrero de 1888.

He acordado i decreto:

La comision examinadora de los que aspiran el título de capitanes para la marina mercante se compondrá en lo sucesivo de los tres jefes empleados en la Direccion jeneral de faros i capitanías de puertos, quedando derogadas las disposiciones preexistentes sobre esta materia.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

M. García de la Huerta.

Santiago, 18 de Abril de 1888.

Visto el oficio precedente,

Decreto:

En los casos de ausencia, enfermedad u otras causas que imposibilitaren a alguno de los jefes nombrados por el decreto de 2 de Febrero, núm. 148, 1.ª seccion, para examinar a los candi-

datos para capitanes de la marina mercante, queda autorizada la Comandancia Jeneral de Marina para designar el jefe que debe subrogarle.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

E. Sanchez.

---

204. Reconocimiento de naves.—Se dicta el reglamento para reconocimiento de naves i remu ıeracion de peritos.

.Sai iago, 3 de Octubre de 1878.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 44, 110 i 140 de la lei de Navegacion, vengo en decretar el siguiente

Reglamento para el reconocimicnto de naves i remuneracion de peritos

Artículo 1

Las naves nacionales o estranjeras dedicadas a la navegacion del cabotaje, i cuya capacidad excede de veinticinco toneladas de rejistro, serán reconocidas cada año, si son de vela; i cada seis meses, si son de vapor.

Ninguna nave nacional podrá emprender viaje a puerto estranjero sin que previamente se reconozcan sus condiciones de navegabilidad.

Terminada que sea la construccion o reconstruccion de una nave, el propietario de ella no podrá hacerla cargar i equipar miéntras no sea reconocida en forma i declarada apta para la navegacion.

Art. 2

El reconocimiento, a que se refiere el artículo anterior, se efectuará en conformidad al artículo 44 de la lei de Navegacion i a las disposiciones de este Reglamento, por una comision compuesta de la autoridad marítima i de dos peritos nombrados, el uno por el dueño de la nave o su representante, i el otro por el Comandante Jeneral de Marina en la forma designada en el art. 5.°

Art. 3

Para ser perito se requiere tener los conocimientos especiales que exije la materia, reputándose que están en posesion de ellos las personas que tienen a su cargo el armamento de naves, las que están en aptitud de ser capitanes o pilotos de ellas i las que, con conocimientos facultativos, jiran en un establecimiento de construccion naval.

A falta de unos i otros podrán ser nombrados peritos los carpinteros de rivera o maestros calafetes.

Art. 4

No podrán ser peritos, aunque reunan los requisitos exijidos por el artículo anterior:

1.° Los empleados públicos llamados por razon del empleo que ejercen a intervenir en el reconocimiento de la nave i sus resultas;

2.° El propietario de la nave, su armador, sus empleados i los consignatarios, corredores o ajentes de la misma;

3.° Los propietarios o empleados de almacenes que pertrechen o provean la nave.

Art. 5

El comandante Jeneral de Marina nombrará anualmente, a propuesta de los respectivos gobernadores marítimos, un perito para cada puerto de la República en que se estableciere comision de reconocimiento.

En los casos de ausencia o implicancia, el perito será subrogado por el que designare para cada caso la autoridad administrativa del lugar a propuesta del gobernador o subdelegado marítimo.

Art. 6

En el desempeño de sus obligaciones, la comision de reconocimiento se sujetará a las disposiciones consignadas en Código de Comercio, lei de Navegacion, reglamentos i principios aceptados por la ciencia i arte naval, confirmados por las costumbres marítimas.

Art. 7

El reconocimiento se practicará cuando la nave esté descargada, i se hará estensivo a la arboladura, calidad i cantidad del velámen, anclas, cables, cadenas, aparejos, embarcaciones menores, instrumentos, aparatos de salvamento i demas objetos fijos o movibles que para el servicio de la nave exijan los reglamentos.

El capitan está obligado a suministrar a la comision los datos relativos a la nave que se le pidan i a exhibir los inventarios de su aparejo i pertrechos.

Art. 8

Reconocida la nave i encontrada en estado de navegar, la co-

mision evacuará su informe dentro de las cuarenta i ocho horas siguientes i lo remitirá al gobernador o subdelegado marítimo, quien en las veinte i cuatro horas subsiguientes espedirá los certificados respectivos, con la fecha del reconocimiento.

Los certificados se estenderán por triplicado, espresándose en ellos la circunstancia de servir para un año, seis meses o para un viaje, segun los casos. Un ejemplar se archivará en la oficina de la gobernacion o subdelegacion i los otros deberán entregarse al capitan o al dueño de la nave.

Art. 9

Si la nave examinada no se encontrase en estado de navegar, la comision declarará, en conformidad al artículo 49 de la lei de Navegacion, su innavegabilidad absoluta o relativa. Su fallo, despues de ser notificado i debidamente ejecutoriado, se comunicará a la Comandancia Jeneral de Marina.

Si la innavegabilidad fuere reparable, la comision declarará el estado de la nave i las reparaciones que requiera para emprender el viaje de su destino, i comunicará su fallo a la autoridad administrativa del puerto una vez notificado. Realizadas las reparaciones, se procederá en conformidad al artículo anterior.

Art. 10

Cuando la nave recien construida o reconstruida estuviera cargada i equipada para emprender su primer viaje, será nuevamente reconocida por la comision ántes de hacerse a la mar.

Este reconocimiento se remunerará en conformidad a los incisos 3.° i 4.° del artículo siguiente.

Art. 11

El cargo de perito es remunerado; i su pago, que como todos

los gastos de reconocimiento son de cuenta esclusiva de la nave, se hará en conformidad a la siguiente tarifa:

Diez centavos por cada una de las primeras cien toneladas de rejistro; cuatro centavos por cada una de las toneladas que excedan de ciento; tres centavos por cada una de las toneladas que excedan de doscientas; dos centavos por cada una de las toneladas que excedan de cuatrocientas; i un centavo por cada una de las toneladas que excedan de seiscientas.

En el reconocimiento especial que se haga a las naves que emprendan viaje al estranjero solo se pagará la mitad de la tarifa.

Estos emolumentos se distribuirán por mitad entre el perito de nombramiento oficial i el nombrado por el dueño de la nave o su representante.

Art. 12

El reconocimiento de las naves que partan al estranjero se hará en el puerto de la espedicion.

El reconocimiento anual o semestral, segun los casos, se practicará en el puerto en que se encuentre la nave al espirar el término del último certificado. Si el plazo se venciere durante el viaje, se efectuará en el puerto de su destino, debiendo espedirse el nuevo certificado con la fecha del reconocimiento.

Art. 13

No estarán sujetas a reconocimiento las naves que segun la declaracion de sus dueños o armadores estén desarmadas.

Art. 14

Si la nave se encontrare cargada en el dia en que debe ser reconocida se postergará el reconocimiento hasta el momento de su descarga; pero si emprendiere nuevo viaje con su cargamento,

se llevará a efecto en el puerto de su descarga, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 47 de la lei de Navegacion.

Art. 15

Si el reconocimiento que deba practicarse de una nave nacional, por emprender viaje al estranjero, concurre con el anual o semestral a que ella está sujeta, se hará un solo exámen, i éste se reputará anual o semestral, segun el caso, el cual servirá para su viaje, espresándose en el certificado esta circunstancia.

Se considera que concurren ámbos reconocimientos cuando el certificado vijente vence treinta dias ántes o despues del fijado para emprender el viaje.

La arribada forzosa por accidente de mar invalida todo certificado de navegabilidad, sujetando la nave que haya esperimentado el siniestro a nuevo reconocimiento.

Art. 16

Cuando se practique el reconocimiento de una nave de metal o de las máquinas de un vapor, si la comision cree necesaria la concurrencia de un mecánico, lo solicitará de la autoridad correspondiente, elejido entre los empleados de un establecimiento fiscal. A falta de éste será designado por la misma comision de entre las personas que juzgue competentes para el caso.

Este perito solo tendrá voz ilustrativa i su remuneracion será tambien de cuenta de la nave, e igual a la mitad de la que corresponde al perito de nombramiento oficial.

Art. 17

Para los efectos del presente Reglamento se consideran como naves del cabotaje, i sujetas al reconocimiento que prescribe el inciso 1.° del artículo 1, las que habitualmente trafican entre dos

o mas puertos marítimos de la República, aunque se dirijan al estranjero.

La escala accidental no se tomará en cuenta para determinar si el viaje es o no del cabotaje.

Art. 18

Segun sea la nave de vela o de vapor, la autoridad marítima podrá declarar válidos i subsistentes por el término de un año o de seis meses desde su fecha, los certificados de navegabilidad otorgados a buques estranjeros por naciones que tengan establecidos reconocimientos análogos, siempre que vengan autorizados por el ajente consular chileno del puerto de salida.

Art. 19

Siempre que deba practicarse el reconocimiento de una nave, por alguna de las circunstancias enumeradas en los arts. 1, 10 i 15 de este Reglamento, el naviero o capitan será obligado a dar aviso oportuno de ello a la autoridad marítima del puerto, sin perjuicio de la vijilancia que compete a dicha autoridad en virtud del artículo 45 de la lei de Navegacion. Toda omision a este respecto será penada con arreglo a lo dispuesto en este mismo respecto.

Art. 20

En los casos en que la comision de reconocimiento, resuelva en última instancia en virtud del artículo 47 de la lei de Navegacion, será remunerada en conformidad con los incisos 3.° i 4.° del art. 11 de este Reglamento.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Se establecen por ahora comisiones de reconocimiento en los puertos que a continuacion se espresan:

Ancud.
Melipulli.
Corral.
Lebu.
Lota.
Coronel
Talcahuano.
Tomé.
Constitucion.
Valparaiso.
Coquimbo.
Huasco.
Carrizal bajo.
Caldera i
Chañaral.

Tómese razon i publíquese.

PINTO.

Cornelio Saavedra.

---

205. Reconocimiento de naves.—Se modifica el reglamento anterior.

Santiago, 23 de Octubre de 1885.

Visto el precedente oficio de la Comandancia Jeneral de Marina,

Decreto:

Agréganse los puertos de Antofagasta e Iquique a los enumerados en el artículo transitorio del reglamento de 3 de Octubre de 1878, en los cuales debe haber comisiones de reconocimiento de naves.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARIA.

Cárlos Antúnez.

Santiago, 28 de Setiembre de 1886.

Con lo espuesto por la Comandancia Jeneral de Marina sobre la peticion que se hace en el oficio adjunto,

Decreto:

Agrégase el puerto de Valdivia a los que deben tener comision de reconocimiento de naves en virtud del decreto de 3 de Octubre de 1878.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

E. Sanchez.

Santiago, 6 de Octubre de 1893.

En vista de estos antecedentes,

Decreto:

En lo sucesivo solo los puertos de Pisagua, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaiso, Talcahuano, Corral i Ancud tendrán comisiones de peritos para el reconocimiento de navegabilidad de los buques mercantes.

Anótese, comuníquese, publíquese e insértese en el *Manual del Marino.*

MONTT.

J. A. Orrego.

Santiago, 11 de Noviembre de 1893.

En vista de estos antecedentes,

Decreto:

El inciso 2.º del artículo 8.º del Reglamento de 3 de Octubre de 1878 sobre reconocimiento de naves, se reemplazará por el siguiente:

«Los certificados se espedirán por triplicado, con espresion del tiempo durante el cual servirán para navegar e insertándose en ellos íntegro el informe de la comision. Un ejemplar se archivará en la oficina de la Gobernacion o subdelegacion i los otros dos deberán entregarse al capitan o dueño de la nave.»

Anótese, comuníquese, publíquese e insértese en el *Manual del Marino.*

MONTT.

J. A. Orrego.

Santiago, 5 de Febrero de 1896.

En vista de la nota que precede,

Decreto:

Agrégase un inciso 3.º al artículo 5.º del Reglamento dictado el 3 de Octubre de 1878 para el reconocimiento de naves i remuneracion de peritos, quedando dicha disposicion concebida en los siguientes términos:

«Art. 5.º El Comandante Jeneral de Marina nombrará anualmente, a propuesta de los respectivos gobernadores marítimos, un perito para cada puerto de la República en que se estableciere comision de reconocimiento.

»En los casos de ausencia o implicancia, el perito será subrogado por el que designare para cada caso la autoridad

administrativa del lugar, a propuesta del gobernador o subdelegado marítimo.

»*Pero en la capital del departamento marítimo i en donde hubiere constituido el Apostadero Naval, los nombramientos a que se refieren los incisos precedentes se espedirán respectivamente, por la Comandancia Jeneral o por los jefes de esos apostaderos.*»

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Luis Barros Borgoño.

Nota.—Anexos al Reglamento para el reconocimiento de naves i remuneracion de peritos.

Naves que se reputan del cabotaje para los efectos de este Reglamento

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Talcahuano, 6 de Noviembre de 1878.

El subdelegado marítimo de Coronel, con fecha 4 del actual, número 47, me dice lo que copio:

«En la aplicacion del decreto supremo de fecha 3 de Octubre último sobre reconocimiento de las naves nacionales o estranjeras dedicadas a la navegacion del cabotaje, se presentan casos de naves estranjeras que accidentalmente hacen el cabotaje, pero que las funestas consecuencias que acarrearian a la abatida marina de la costa si quedaran fuera de estos reglamentos, hacen necesaria una declaracion esplícita sobre el particular.

«Así, en la actualidad tenemos en este puerto algunos buques europeos venidos en lastre del Atlántico al Pacífico en busca de carga de los puertos del norte para Europa i que aprovechando su camino tocan en este puerto i toman carbon para el norte en donde han de recibir su carga para el estranjero.

«Aun estos mismos buques renuevan a veces en otros puertos de Chile su carga, siempre para la costa, i suelen repetir este verdadero cabotaje dos i tres veces miéntras encuentran el flete para Europa que solicitan. Estas circunstancias, ya los colocan naturalmente en ventajosa posicion para competir con los buques que habitualmente hacen el cabotaje i de aquí ha venido

en su mayor parte el abatimiento de la marina de la costa, cuyos armadores en la jeneralidad son nacionales, i si no, comerciantes residentes en el pais.

«El dejarlos libres de los nuevos reglamentos i de las gabelas que ellos imponen concluiria por abandonarles sin carga alguna los beneficios del cabotaje.

«En muchas naciones europeas el solo hecho de tomar carga de un puerto del pais para otro del mismo, constituye cabotaje i por consiguiente las naves estranjeras que lo hacen quedan sujetas a las fuertes gabelas que en proteccion de la marina nacional imponen estas naciones a los buques estraños.

«De todos modos, no estando bien determinado en el decreto de 3 de Octubre si los buques estranjeros, que se hallaren en los casos citados deberán o no ser reconocidos, me permito consultar a US. sobre el particular».

Lo trascribo a US. para su conocimiento i fines a que haya lugar.

Dios guarde a US.

IGNACIO L. GANA.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

Valparaiso, 9 de Noviembre de 1878.

Informe el gobernador marítimo de esta provincia.

Anótese.

ALTAMIRANO.

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento del decreto que antecede, paso a informar a US. sobre el caso que consulta el subdelegado marítimo de Coronel.

El inciso 1.° del art. 1.° del Reglamento para el reconocimiento de naves dice:

«Las naves nacionales o estranjeras dedicadas a la navegacion del cabotaje, i cuya capacidad exceda de 25 toneladas, serán reconocidas cada año, si son de vela, i cada seis meses, si son de vapor».

Esta disposicion tiene la siguiente escepcion que establece el art. 18 del mismo Reglamento:

«Segun sea la nave, de vela o de vapor, la autoridad marítima podrá declarar válidos i subsistentes por el término de un año o de seis meses desde su fecha, los certificados de navegabilidad otorgados a buques estranjeros por naciones que tengan establecidos reconocimientos análogos, siempre que vengan autorizados por el ajente consular chileno del puerto de su salida».

El que suscribe, en vista de las anteriores disposiciones cree que se encuentran en el caso de ser reconocidas las naves estranjeras que, ántes de efectuar su viaje de regreso a Europa, hacen uno o mas viajes para trasportar carga de un punto a otro de la República, siempre que no tengan el certificado de reconocimiento que en ellos se previene, visado por el Cónsul chileno del puerto de su salida.

Esta opinion, aunque no se encuentra claramente espresada en el Reglamento de reconocimiento, pues el art. 17 dice que se considerarán naves del cabotaje las que habitualmente trafican entre dos o mas puertos marítimos de la República, parece sin embargo, que es la mas justa i conveniente, atendiendo a que las naves que vienen del estranjero en busca de flete, si bien no hacen habitualmente el cabotaje, lo hacen de una manera accidental cada vez que se les presenta la ocasion.

Aceptando esta manera de interpretar las disposiciones del Reglamento, las naves estranjeras que hagan el cabotaje accidentalmente vendrian a quedar en las mismas condiciones de las que lo practican habitualmente i no en las condiciones mui ventajosas en que las colocaria el procedimiento contrario.

US., sin embargo, con mejor acuerdo, resolverá lo que considere mas acertado.

Gobernacion marítima.—Valparaiso, 12 de Noviembre de 1878.

G. Riveros.

Comandancia Jeneral de Marina.

Valparaiso, 16 de Noviembre de 1878.

Elevo a US., para su resolucion, la consulta que hace el subdelegado marítimo de Coronel por el órgano del respectivo Gobernador marítimo, acerca de si deben o nó ser reconocidos los buques estranjeros que vienen en lastre del Atlántico al Pacífico en busca de carga de los puertos de la República para Europa, i que ocasionalmente hacen algun tráfico i escala en dos o mas puertos de Chile.

El gobernador marítimo de esta provincia, como lo verá US. en el informe que ha evacuado sobre el asunto, cree que en el caso espresado los referidos buques deben ser reconocidos conforme al Reglamento de 3 de Octubre próximo pasado, a ménos que trajeren consigo los certificados de que habla el art. 18 del mismo Reglamento.

El infrascrito es de opinion que prescribiéndose terminantemente por el art. 17 del Reglamento citado, que solo se consideren como del cabotaje i por tanto sujetas a un reconocimiento periódico, las naves que habitualmen-

te trafiquen entre dos o mas puertos marítimos de la República aunque se dirijan al estranjero, i que la escala accidental no se tomará en cuenta para determinar si el viaje es o nó del cabotaje, no deben ser reconocidos los buques a que se alude en la consulta, cualesquiera que sean las desigualdades que resulten de esa exencion para las naves sujetas a reconocimiento.

US., no obstante, hará la declaracion que considere mas conforme con la justicia i los intereses del pais.

Dios guarde a US.

E. ALTAMIRANO.

Al señor Ministro de Marina.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, 19 de Noviembre de 1878.

La consulta del subdelegado marítimo de Coronel, que US. eleva a este Ministerio con su nota núm. 1,844, fecha de Noviembre 16 de 1878, acompañada de los fundamentos en que la apoya dicho funcionario i del informe del Gobernador Marítimo de Valparaiso, ha sido resuelta, a juicio de este Ministerio, por US. en conformidad a las disposiciones de la lei de Navegacion i del Reglamento de Octubre 3 del presente año.

En presencia de la prescripcion terminante del art. 17 del Reglamento citado, no tiene fuerza legal alguna la desventaja en que se coloca la marina mercante de propiedad chilena; pues su proteccion o franquicias deben buscarse en leyes de Hacienda, desde que a éstas se debe la completa libertad que reconoce el art. 29 de la Ordenanza de Aduanas, disponiendo que el comercio del cabotaje puede hacerse por toda clase de buques.

Por otra parte, el reconocimiento de naves se ha establecido no para dañar un comercio dado, sino para obtener, segun se espresa terminantemente en la parte espositiva del proyecto de lei de Navegacion, «seguridades completas de que no peligrarán en el viaje las vidas i la carga que conduce la nave», objeto que se llena satisfactoriamente por los «buques europeos venidos en lastre del Atlántico al Pacífico» en busca de carga para Europa. El viaje de ida prueba plenamente la navegabilidad del buque i esto basta para el fin que se propone tanto la lei como el reglamento citados. A mas, la nave que debe regresar a Europa tiene forzosamente que pertrecharse con elementos mui superiores a los que exije la navegacion de nuestras costas; i si éstos fueran tan pobres que no bastaran ni aun para este comercio, la lei de Navegacion franquea el arbitrio consignado en el inciso 2.° de su art. 41.

La desigualdad en que se deja a las naves que hacen habitualmente el comercio del cabotaje comparadas con las que lo ejercen accidentalmente, no

redunda esclusivamente en perjuicio de los intereses nacionales, desde que se exime tambien a los buques de propiedad chilena del reconocimiento asignado a los del cabotaje cuando ellos hacen escala accidental.

En mérito de lo espuesto i de lo informado por US., este Ministerio no considera que sea materia de una declaracion la consulta aludida que queda resuelta con la sola aplicacion del art. 17 del Reglamento de Octubre 3 del presente año.

Dios guarde a US.

CORNELIO SAAVEDRA.

Al Comandante Jeneral de Marina.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, 19 de Enero de 1884.

Ocurriendo con frecuencia el hecho de que las autoridades marítimas practican el reconocimiento periódico a que están sujetas por la lei las naves que se dedican al cabotaje ántes de espirar el término del último certificado de navegabilidad que lleva consigo el buque; i considerando que este procedimiento no solo es contradictorio a lo preceptuado en el art. 12 del Reglamento de 3 de Octubre de 1878, sino que, siendo remunerado ese servicio, da lugar a continuos reclamos de parte de los peritos de aquellos puertos en donde legalmente corresponde efectuar dicho reconocimiento,

Decreto:

El gobernador o subdelegado marítimo que someta alguna nave a reconocimiento, ántes de que venza el plazo del último certificado de navegabilidad de que ésta se halle en posesion, queda sujeto a devolver los emolumentos que se produzcan a la comision de peritos del puerto en donde corresponda legalmente efectuar el reconocimiento indicado.

Anótese, insértese en el *Manual del Marino* i circúlese a quien corresponda por el órgano de la inspeccion jeneral de las oficinas marítimas.

ALTAMIRANO.

Santiago, 2 de Octubre de 1885.

Se ha recibido en este Departamento el oficio de US. de 28 del mes próximo pasado, núm. 586, 3.ª seccion, en que trascribe una comunicacion del

inspector de oficinas marítimas acerca de la conveniencia de adicionar el reglamento sobre reconocimiento de naves i remuneracion de peritos, con un artículo en que se ordene que el reconocimiento de los vapores de carrera establecida con itinerario fijo debe hacerse solo en Valparaiso.

Este Ministerio abunda en las razones que se aducen para manisfestar la conveniencia de que este reconocimiento se haga en Valparaiso mas bien que en cualquiera otro punto del territorio; pero no estima necesario dictar un decreto adicional para este efecto, pues cree que US. con sus propias facultades puede dar las órdenes convenientes para que el reconocimiento se haga en la forma propuesta.

En efecto, segun el art. 42 de la lei de Navegacion, los vapores del cabotaje, nacionales o estranjeros, deben ser reconocidos cada seis meses; i segun el art. 17 del reglamento sobre reconocimiento de naves, se reputan del cabotaje para estos efectos los que habitualmente trafican entre dos o mas puertos de la República, aunque se dirijan al estranjero.

Estando convenientemente separadas las épocas de reconocimiento, puede US. arreglar las cosas de manera que coincida dicha época con la estancia del buque en la capital del departamento.

En consecuencia, proceda US. a dictar las órdenes necesarias para que en lo sucesivo se proceda en la forma indicada.

Este Departamento no se pronuncia sobre la peticion, que tambien hace el inspector de oficinas marítimas, para incluir los puertos de Antofagasta, Iquique i Pisagua, entre los que deben tener comision de reconocimiento, porque US. no ha dado dictámen sobre ella. Si lo creyese conveniente, se podria sin demora dictar la agregacion solicitada.

Dios guarde a US.

C. Antúnez.

Al Comandante Jeneral de Marina.

Comandancia Jeneral de Marina.

Valparaiso, 7 de Mayo de 1889.

Vistos el oficio de 25 de Agosto de 1885 pasado a esta Comandancia Jeneral por el inspector de oficinas marítimas en comision especial, i la resolucion ministerial de 2 de Octubre del mismo año,

Decreto:

1.° Los vapores de carrera establecida con itinerario fijo serán reconocidos en la capital del departamento marítimo o en el puerto donde tenga su asiento la jerencia de su administracion, durante la primera quincena de

Enero i primera quincena de Julio de cada año para los efectos del título IV de la lei de 24 de Junio de 1878.

2.° Los vapores que no fueren reconocidos en las épocas designadas en el artículo precedente por hallarse en viaje, lo serán a su arribo al puerto donde corresponda su reconocimiento.

Anótese, circúlese por la Direccion de la Oficina central de faros i capitanías de puertos, e insértese en el *Manual del Marino*.

L. URIBE O.

Santiago, 27 de Junio de 1889.

Vista la presente solicitud de la Compañía Comercial de Remolcadores, en que pide se mande practicar un nuevo reconocimiento de su chata *Morro*, declarada por disposicion de 21 de Mayo último en inminente peligro de irse a pique por el mal estado en que se encuentra, i que en caso de resolverse definitivamente que sea varada se le mande pagar la indemnizacion a que se refiere el número 5 del artículo 12 de la Constitucion; i

Considerando:

Que está suficientemente comprobado el mal estado de la citada chata por el informe de la comision compuesta del gobernador marítimo de Valparaiso, del capitan de fragata don Domingo Salamanca i del constructor naval, por el cual se hace innecesario oir un nuevo informe;

Que la comision de reconocimiento establecida por el artículo 44 de la lei de Navegacion, en la que tiene cabida un perito nombrado por el dueño de la nave, solo es aplicable «a los buques destinados a la navegacion», como lo prescribe el artículo 40 de la misma lei, i no a las chatas;

Que las chatas solo son rejidas por los preceptos de policía, en virtud de los cuales la autoridad administrativa debe velar por el buen mantenimiento de los puertos i fondeaderos i porque se evite el perjuicio de terceros; i

Que a los dueños de la chata *Morro* no se les priva de la propiedad de ella sino que simplemente se les obliga a sacarla de la bahía,

Decreto:

No ha lugar a lo solicitado por los dueños de la chata *Morro*, i notifíqueseles para que en el término de quince dias la saquen fuera de la bahía de Valparaiso, bajo apercibimiento de hacerla sacar por la autoridad marítima a su costa.

Tómese razon i comuníquese.

BALMACEDA.

Abraham König.

---

206. Equipo de naves.—Se dicta el reglamento para el equipo de naves.

Santiago, 7 de Octubre de 1878.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 40, 110 i 140 de la lei de Navegacion, vengo en decretar el siguiente

Reglamento para el equipo de naves

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones jenerales

Art. 1

Toda nave nacional, i las estranjeras que se dediquen al comercio del cabotaje en las costas de la República, estarán obligadas a pertrecharse en la forma determinada en este Reglamento i a observar las demas disposiciones que contiene.

Art. 2

Para los efectos de la lei i de este Reglamento, se considerarán naves del cabotaje menor las que jiran habitualmente en el interior del estrecho i canales de Magallanes, las que trafican entre los puertos de la Tierra del Fuego, Chiloé i Guaitecas, i las que, siendo de ménos de 60 toneladas de rejistro, navegan entre el paralelo de 38° de latitud sur i el que limita por el norte la costa de la República.

TÍTULO I

Víveres

Art. 3

La provision de víveres i aguada se hará en concepto a la dotacion i duracion del viaje que va a emprender la nave, debiendo a lo ménos embarcar un número de raciones igual al doble de los dias que atendidas sus cualidades marineras emplea de ordinario en la navegacion entre el puerto de salida i el de llegada.

En caso de que la nave haga escala en algun puerto en que pueda surtirse, el viaje, para los efectos de la provision de víveres, podrá reputarse que termina en él i que se emprende nuevamente.

Los buques fondeados mantendrán a su bordo el número de raciones suficiente para el consumo de cinco dias segun su dotacion.

Art. 4

Los víveres i aguada a que se refiere el artículo anterior deberán ser de buena calidad i en conformidad con lo estipulado en los contratos de enganchamiento.

Art. 5

Antes de su embarque, los víveres serán reconocidos por una comision compuesta del capitan, un oficial de la nave i un individuo de la tripulacion designado por ésta.

Art. 6

Declarados los víveres de mala calidad, no podrán embarcarse para el consumo de la nave.

Si a pesar de esta declaracion el naviero o capitan los pusiere a bordo con este objeto, cualquier individuo del buque podrá avisarlo a la autoridad marítima para que, previo reconocimiento por una persona competente, ordene, si resultaren insuministrables, su desembarque i reemplazo.

Art. 7

Los víveres deberán guardarse a bordo en un pañol o cajas especiales que los liberten de la accion de la humedad i de las ratas.

La aguada de reglamento deberá conservarse en estanques fijos de fierro, colocados en lugar seguro i provistos de cerraduras.

El agua excedente podrá llevarse en toneles o pipas bien acondicionados, cuya capacidad no exceda de quinientos litros.

Art. 8

Toda nave deberá estar provista de las medidas de peso i volúmen necesarias para la reparticion de las raciones.

En caso de reclamo por la integridad de la racion, su distribucion se hará con intervencion del tripulante que con este objeto nombren los interesados.

Art. 9

En caso de queja por la mala o indebida provision de víveres, el reclamo deberá hacerse al capitan de la nave, i si fuere desatendido podrá llevarse ante la autoridad marítima o consular, segun los casos.

Si la representacion fuere hecha por un número de individuos que no baje de la cuarta parte de la tripulacion, la autoridad marítima o consular procederá al reconocimiento de los víveres i aguada materia del reclamo, asociado de un esperto, si lo creyere necesario.

Si del exámen practicado resultare que los víveres son de mala calidad, se procederá como en el caso del art. 6.°

Cuando el número de reclamantes fuere inferior al designado en el inciso 2.° de este artículo, la autoridad respectiva procederá, prudencialmente a estimar o desestimar la queja.

Art. 10

Los gastos de reconocimiento serán de cuenta de la nave, la cual tendrá derecho, tanto en el caso del artículo anterior como en el del art. 6.°, a ser indemnizada con el sueldo del capitan, si los víveres resultaren malos, i con el de los reclamantes, que responderán solidariamente, si la queja fuere infundada.

Art. 11

Atendido el reclamo por el capitan de la nave, los víveres o aguada serán reconocidos por la junta de oficiales acompañada de un individuo designado por los interesados.

Declarados los víveres de mala calidad, dejerán de suministrarse a los tripulantes; pero si la causa de su descomposicion fuere vicio propio o neglijencia en su conservacion, i si no hubiere otro que distribuirles, miéntras se repartan tendrán derecho los tripulantes a una indemnizacion igual al sueldo diario que respectivamente les corresponda, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 95 de la lei de Navegacion para el caso de privacion o reducion de la racion.

TITULO II

Armamento

Art. 12

El armamento se fijará por la autoridad marítima a peticion

del naviero o capitan, i la autorizacion para su embarque se concederá por la autoridad administrativa en conformidad con lo establecido en el art. 99 de la lei de Navegacion. El armamento consistirá, salvo circunstancias especiales que aconsejen otra cosa, en un cañon para señales o alarma, revólvers en número suficiente para el capitan i oficiales, i rifles en proporcion de uno por cada simple marinero.

TITULO III

Embarcaciones menores

Art. 13

Las naves a que se refiere el art. 1.° deberán tener zafas, en buen estado de servicio i en disposicion de ser lanzadas al agua en cualquier momento, el número de embarcaciones menores que en concepto a su equipaje se determina a continuacion:

Equipaje	de 2 a 5	hombres	incluso el	capitan,	1	bote	con	capacidad	para	10	hombres
Id.	de 6 a 10	id.	id.	id.	2	id.		id.	id.	20	id.
Id.	de 11 a 20	id.	id.	id.	3	id.		id.	id.	40	id.
Id.	de 21 a 30	id.	id.	id.	4	id.		id.	id.	50	id.
Id.	de 31 a 50	id.	id.	id.	4	id.		id.	id.	70	id.
Id.	de 51 a 70	id.	id.	id.	5	id.		id.	id.	100	id.
Id.	de 71 a 100	id.	id.	id.	6	id.		id.	id.	150	id.

Por cada treinta tripulantes que excedan de cien, se exijirá un bote mas, con capacidad para cincuenta hombres.

Para establecer la capacidad de una embarcacion, se atenderá a su tonelaje, reputándosela capaz para un individuo por cada fraccion de 0,15 centésimos de tonelada de arqueo que contenga, si es bote de bacanda doble, i por cada 0,25 si es de sencilla.

Art. 14

Las dimensiones de cada una de las embarcaciones en par-

ticular podrá variar a discrecion del naviero siempre que ninguna de las de dotacion baje del porte de una i media tonelada i todas alcancen el tonelaje que se exije con arreglo al número de individuos de su dotacion.

Sin embargo, las naves que lleven mas de cuarenta hombres de tripulacion, deberán reemplazar por lo ménos una de sus embarcaciones por un salva-vida en el que puedan acondicionarse cómodamente 30 hombres.

Art. 15.

Todos los botes de dotacion deberán tener completo i en buen estado su equipo, cuidando los capitanes que los remos, palos, i vergas se encuentren trincados a los bancos, i el velámen i maniobra con la debida separacion en sacos o fundas, para que en caso necesario puedan colocarse sin vacilar en la embarcacion a que pertenezcan.

Igualmente cuidará de que se mantengan aseadas, pintadas i enfundadas i que se baldeen amenudo para que no se resequen.

La pérdida, deterioro o destruccion de las embarcaciones menores debe repararse en el primer puerto que lo permita.

TITULO IV

Pertrechos

Art. 16

Ningun buque de vela podrá hacerse a la mar sin que su arboladura, jarcia firme, de labor, maniobra i velámen, se encuentren completos i en buen estado a juicio de la comision de reconocimiento, que al efectuar lo prescrito en el reglamento sobre esta materia, prestará una atencion especial a esta parte del equipo de la nave.

Art. 17

Independientemente de las piezas de arboladura en servicio, todo buque que lleve velas de cruz deberá embarcar como repuesto:

Una percha para verga de gavia.

Una id. para mastelero de gavia.

Una id. para botalon de foque.

Bastará que los buques cuyo aparejo se componga de velas latinas, se surtan de dos perchas aparentes para bota-vara, pico o botalon.

Art. 18

Los cabos para reponer los escluidos de la jarcia firme i de labor se proveerán segun las necesidades de la nave, atendido su porte i clasificacion.

Art. 19

El velámen i maniobra en ejercicio deberán mantenerse siempre en buen estado de servicio componiendo las rozaduras en las velas i reemplazando los cabos que se inutilicen.

Art. 20

Ademas del juego de velas pendiente, los buques que viajan al sur del paralelo de 38° de latitud sur i los que se dediquen a la navegacion esterior, estarán obligados a proveerse de un juego doble de gavias, mayores, trinquetilla, mesana i velas de estai, de gavia i de mesana.

A los que viajan al norte del paralelo de 38° solo se les exijirá gavia, velacho, trinquetilla i mesana de repuesto.

Se considerarán en esta segunda categoría, aun cuando salgan

al estranjero, los buques cuyos viajes se efectúen entre el paralelo mencionado i el istmo de Panamá.

Art. 21

Toda nave deberá tambien proveerse de aparejos i de los elementos necesarios para la ejecucion de las faenas marineras i de carguío, como igualmente para los trabajos que demanden la conservacion i reparacion del casco, arboladura, aparejo i velámen, durante el viaje que emprenda.

Art. 22

De todos los artículos que compongan el armamento, repuesto i consumo de la nave, se formará inventario detallado que será sometido a la comision de reconocimiento para su exámen i aprobacion.

Si a juicio de la comision faltaren algunos artículos, o los que hubiere fueren insuficientes por su cantidad o calidad para satisfacer las necesidades a que se destinan, deberán completarse, aumentarse o reemplazarse, ántes de zarpar, salvo el derecho de reclamo que en caso de disconformidad podrá entablar el capitan o naviero en la forma establecida en el art. 50 de la lei de Navegacion.

Art. 23

Los artículos de respuesto i de consumo que se inviertan en el uso de la nave, serán reemplazados en el puerto de la espedicion; pero aquellos que se juzgaren indispensables para mantener la integridad del aparejo i remediar averías en el casco, deberán reponerse en el primer puerto que lo permita. En la condicion de estos últimos, se considerarán la caña de respeto i los guardianes del timon.

La alteracion que por una de estas causas se haga en el des-

tino fijo de algun artículo del aparejo o del casco, se consignará en el diario de navegacion.

Art. 24

Las disposiciones de este título serán aplicables a los buques a vapor con las variaciones que, a juicio de la comision de reconocimiento, haga necesarias la naturaleza de ellos.

Bastará a esta clase de naves un solo juego de velas, siempre que se encuentre en buen estado.

TITULO V

Amarras

Art. 25

Bajo este nombre se comprenden las cadenas, anclas, anclotes, espías, calabrotes i todos aquellos objetos indispensables para su uso cómodo i seguro.

Art. 26

Las anclas, anclotes, cadenas i espías que deba llevar consigo toda nave de vela o vapor, deberán ser en el número o con el peso o resistencia que para cada clase i segun su tonelaje se señalará en los dos artículos siguientes.

Art. 27

Los buques de vela deberán surtirse de amarras en conformidad con el cuadro siguiente:

Tonelaje del buque	ANCLAS								CADENAS			ESPIAS I CALABROTES				
	Núm. de			Peso								Para la cuarta				
	Leva	Cuarta	Anclote	Leva sin cepo	Prueba oficial	Cuarta con cepo	Anclote con cepo	Anclote 2.º con cepo	Diámetro mmº. del eslabon	Prueba oficial	Lonjitud	De cadena	De jarcia	Espías	Calabrote	Lonjitud
				kils.	ton.	kils.	kils.	kils.	cent.	tons.	mt.	cent.	cent.	cent.	cent.	mt.
50	2	1	1	178	5.9	51	25	....	1.76	8.5	220	1.11	12.70	7.62	.....	165
75	2	1	1	216	6.6	77	38	....	1.92	10.1	220	1.11	12.70	7.62	.....	165 165
100	2	1	1	254	7.3	89	51	....	2.08	11.9	274	1.27	13.97	7.62	.....	165 165
125	2	1	1	292	8.0	102	51	....	2.24	13.75	329	1.27	13.97	8.89	.....	165 165
150	2	1	1	330	8.8	127	64	....	2.40	15.75	329	1.42	15.24	10.16	.....	165 165
175	2	1	1	368	9.5	140	64	....	2.54	18.00	329	1.42	15.24	10.16	.....	165 165
200	3	1	1	419	10.4	152	76	....	2.70	20.3	329	1.58	16.51	10.16	.....	165 165
250	3	1	2	508	12.0	241	114	88	2.85	22.75	384	1.58	17.78	12.70	.....	165 165
300	3	1	2	610	13.9	254	127	88	3.01	25.5	384	1.73	19.05	13.97	.....	165 165
350	3	1	2	686	15.2	304	152	76	3.17	28.1	439	1.73	19.05	13.97	.....	165 165
400	3	1	2	775	16.7	329	164	63	3.32	31.0	439	1.89	20.32	15.24	.....	165 165
450	3	1	2	851	18.0	356	178	51	3.48	34.0	494	1.89	21.59	16.51	.....	165 165
500	3	1	2	914	19.0	406	203	102	3.63	37.2	494	2.04	22.86	17.78	.....	165 165
600	3	1	2	1067	21.6	457	228	114	3.79	40.5	494	2.04	24.13	17.78	10.16	165 165
700	3	1	2	1194	23.5	508	254	126	3.95	44.0	549	2.20	25.39	20.32	12.70	165 265
800	3	1	2	1295	25.2	533	267	139	4.10	47.5	549	2.20	25.39	20.32	12.70	165 165
900	3	1	2	1410	26.9	559	279	139	4.26	51.2	549	2.38	25.39	22.86	13.97	165 165
1000	3	1	2	1524	28.6	609	305	152	4.41	55.1	549	2.38	25.39	22.86	13.97	165 165
1200	3	1	2	1626	30.1	660	330	164	4.57	59.1	549	2.54	25.39	24.13	15.24	165 165
1400	3	1	2	1727	31.6	685	343	165	4.72	63.25	549	2.54	25.39	25.39	15.24	165 165
1600	3	1	2	1854	33.4	711	356	178	4.88	67.5	549	2.70	27.94	26.66	16.51	165 165
1800	3	1	2	1930	34.5	736	368	178	5.08	72.0	549	2.70	27.94	27.94	17.78	165 165
2000	4	1	2	2032	35.7	762	381	191	5.24	76.5	549	2.85	27.94	27.94	17.78	165 165
2500	4	1	2	2134	37.1	864	432	216	5.49	81.3	604	2.85	30.48	30.48	20.32	165 165
3000	4	1	2	2286	39.2	1065	482	241	5.80	91.1	658	3.00	30.48	30.48	20.32	165 165

Art. 28

Las naves de vapor guardarán en la provision de sus amarras la proporcion que se establece a continuacion:

Tonelaje del vapor	ANCLAS								CADENAS			CABLES, CALABROTES I ESPIAS					
	Núm. de			Peso					Diámetro mínimo del eslabon	Prueba oficial	Lonjitud	Para la cuarta			Calabrote de m. 0.165	Espías	Lonjitud
	Leva	Cuarta	Anclote	Leva sin cepo	Prueba oficial	Cuarta con cepo	Anclote con cepo	Anclote 2.º con cepo				De cadena		De jarcia			
				kils.	ton.	kils.	kils.	kils.	milt.	ton.	mt.	lonj. mt.	diám. mil.	mín. cent.	mín. cent	mín. cent	mt.
75	2	1	1	178	5.9	51	25	....	17.4	8.5	219	82	12.7	13.9	....	....	137
112	2	1	1	215	6.6	76	38	....	19.0	10.1	219	82	14.3	15.2	....	....	137
150	2	1	1	254	7.3	89	51	....	20.6	11.9	247	82	14.3	15.2	....	....	137
188	2	1	1	292	8.0	102	51	....	22.2	13.7	302	82	15.9	16.6	....	....	137
225	2	1	1	330	8.7	127	63	....	23.8	15.8	302	82	15.9	16.8	....	....	137
262	2	1	1	368	9.5	140	63	....	25.4	18.0	302	82	17.4	19.0	....	....	137
300	3	1	1	419	10.4	152	76	....	27.0	20.3	302	110	17.4	19.0	....	....	137
375	3	1	2	508	12.0	141	114	51	28.6	22.8	357	110	19.0	20.3	....	....	137
450	3	1	2	609	13.9	254	127	63	30.1	25.3	357	110	20.6	22.9	....	....	137
525	3	1	2	686	15.1	305	152	76	31.7	28.1	384	110	20.6	24.0	24.1	17.7	137
600	3	1	2	714	16.7	330	165	89	33.3	31.0	384	110	22.2	25.4	25.4	20.3	137
675	3	1	2	850	18.0	356	178	89	34.9	34.0	439	110	22.2	25.4	25.4	20.3	137
750	3	1	2	914	19.0	406	203	102	36.5	37.1	439	110	23.8	26.7	25.4	22.8	165
900	3	1	2	1067	21.6	457	229	114	38.1	40.5	439	137	23.8	26.7	26.7	22.8	165
1050	3	1	2	1194	23.5	508	254	127	39.7	43.9	494	137	25.4	27.0	26.7	24.1	165
1200	3	1	2	1295	25.1	533	267	139	41.2	47.5	494	137	25.4	27.0	28.0	25.4	165
1350	3	1	2	1408	26.9	559	279	139	42.8	51.3	494	137	27.0	28.0	28.0	26.7	165
1500	3	1	2	1524	28.6	610	305	153	44.4	55.1	494	137	27.0	28.0	28.0	28.0	165
1800	3	1	2	1626	30.1	660	330	165	46.0	59.1	494	137	28.6	30.0	30.4	28.0	165
2100	3	1	2	1727	31.6	686	342	165	47.6	63.3	494	137	28.6	30.5	30.4	28.0	165
2400	3	1	2	1854	33.4	711	356	178	49.2	67.5	549	165	28.6	30.5	30.4	30.4	165
2700	3	1	2	1930	34.5	737	368	178	50.8	72.0	549	165	30.1	32.0	30.4	30.4	165
3000	3	1	2	2032	35.7	762	381	189	52.2	76.5	549	165	30.1	32.0	30.4	30.4	165
3500	4	1	2	2108	36.8	813	406	203	53.8	81.3	549	165	30.1	33.0	30.4	30.4	165
4000	4	1	2	2184	37.8	888	454	216	55.4	86.1	549	165	31.7	33.0	30.4	30.4	165
4500	4	1	2	2286	39.2	965	483	229	57.0	91.1	549	165	31.7	34.0	30.4	30.4	165
5000	4	1	2	2362	40.1	1077	559	254	58.6	96.3	549	165	33.3	34.0	30.4	30.4	165

Art. 29

El tonelaje para naves de vela o a vapor que se considera en los artículos precedentes, es el grueso, tomado ántes de efectuar las deducciones indicadas en el Reglamento de arqueo.

Art. 30

Las naves del cabotaje menor no están obligadas a llevar la cuarta ancla i su cadena, ni la mas delgada de las espías que exijen los artículos 27 i 28 del presente Reglamento.

Art. 31

Las naves que deben proveerse de dos anclas de leva pueden castigar el peso de una de ellas en un siete i medio por ciento aumentando el de la otra en la misma proporcion.

El castigo podrá alcanzar al quince por ciento en los buques que lleven tres, a condicion de que esta disminucion acrezca a las otras dos.

Art. 32

Las espías i calabrotes se adujarán en carreteles, procurando que se mantengan claros i en lugares de que puedan estraerse con prontitud.

Art. 33

La comision de reconocimiento dedicará un cuidado especial a las amarras, examinando con escrupulosidad el estado de las anclas, cadenas i espías, i el de los cabrestantes, molinetes, mordazas, escapes i aparatos para terciar i asegurar las primeras.

Para comprobar las circunstancias de peso i resistencia, la comision exijirá los certificados de prueba con los cuales se han comprado, sin perjuicio de verificarlos por sí misma cuando lo conceptúe necesario.

Art. 34

Los capitanes por su parte, a mas del empleo de los medios necesarios de conservacion, cuidarán de cambiar periódicamente los chicotes de sus cadenas i de alternar las secciones mas usadas por aquellas que ménos han trabajado.

TITULO IV

Instrumentos

Art. 35

Toda nave debe proveerse de los libros, cartas e instrumentos necesarios para los usos de la navegacion a que se dedica, juzgándose como indispensables i por consiguiente obligatorios, los que a continuacion se espresan:

Un tratado i tablas de navegacion.

Un almanaque del año en curso.

Las cartas de los puertos de salida, escala i descarga, i a mas de las costas intermedias.

Un ejemplar del Código de Comercio (libro III.)

Un ejemplar de la lei de Navegacion.

El Reglamento para evitar abordaje en el mar.

Los Reglamentos de aduanas, de correos i de policía marítima de los puertos de la República.

El Reglamento de policía sanitaria.

Un ejemplar del Código Internacional de Señales.

Un ejemplar del Reglamento Consular de la República.

Un ejemplar del Reglamento de Policía de los puertos de la República.

Una brújula de pié para el timon, con sus lámparas para iluminarla.

Una brújula de colgar para el capitan.

Un cronómetro con su estado correcto.

Un sextante.

Un horizonte artificial.

Un barómetro.

Un termómetro para agua.

Una bocina.

Una corneta de niebla.

Un reloj.

Una campana.

Una corredera automática.

Una id. comun completa con su línea marcada.

Dos barquillas i su carretel.

Cuatrocientos metros de piola.

Dos ampolletas de 14 segundos.

Dos id. de 28 id.

Dos id. de 28 id.

Dos id. de 30 id.

Dos escandallos de altura con su sondaleza, una marcada hasta 180 metros i la otra hasta 270 metros.

Tres escandallos con sondaleza de 40 a 80 metros.

Un compas azimutal.

Un compas para cada bote, con su lámpara.

Un farol de mano para cada bote.

Un farol con reverbero para el alojamiento de la tripulacion.

Dos faroles de costado, uno rojo i otro verde, i un vidrio de repuesto.

Un farol de tope, luz blanca.

Cuatrocientos metros de piola para drizas.

Una sonda de bomba.

Art. 36

La nave cuyo casco sea de fierro i de construccion mista tendrá, a mas de los compases exijidos en el artículo anterior, por lo ménos un majistral colocado libre de la atraccion local i un deviatómetro para su correccion.

Igual obligacion tendrá la nave cuyo cargamento se componga de mas de la tercera parte de fierro.

Art. 37

Será obligacion de los capitanes, bajo la mas estrecha responsabilidad, formar tablillas de desviaciones locales, que rectificarán en cada viaje.

Art. 38

Las prescripciones de los tres artículos anteriores no rijen con las naves del cabotaje menor, las cuales cumplirán con llevar los libros especificados en el artículo 35 i los instrumentos que a continuacion se espresan:

Un octante;

Una carta del litoral que trafican;

Una brújula con su lámpara, provista de pínulas, i a falta de éstas un compas azimutal:

Un buen reloj;

Una campana;

Una corredera comun con su línea marcada, carretel i doble barquilla;

Ciento cincuenta metros de piola para reponer la línea;

Una ampolleta de 14 s;

Una id. de 28 s;

Dos escandallos de puerto (5 kilógramos) con su línea;

Un compas de bote con su lámpara;

Un farol de mano para bote;
Dos faroles de costado, luz roja i verde;
Un id. de tope, luz blanca;
Cincuenta metros de piola para drizas de bandera;
Una sonda para bomba.

TÍTULO VII

Salvamento

Art. 39

Entre los artículos de que una nave debe estar dotada para la navegacion, merecerán una especial atencion de parte de la comision de reconocimiento todos aquellos que se destinan a la salvacion del buque i tripulantes en los accidentes a que están espuestos en el mar por incendio, naufrajio, etc.

Art. 40

El número i poder de las bombas que un buque debe llevar estará en relacion con su porte i clasificacion, aumentándose con el deterioro del casco.

Independientemente de las bombas reales para achicar la bodega, toda embarcacion llevará un bombin que pueda conectarse con el mar i proveerlo de agua para caso de incendio.

Los buques de mas de mil toneladas se proveerán a mas de un estinguidor i de una bomba de incendio.

Todas ellas deberán tener la cantidad de manguera de goma forrada en lona que sea necesaria para su servicio, incluso la de la máquina en las naves a vapor.

Art. 41

Tendrán tambien el número de baldes, tinas, hachas i pisto-

nes que con arreglo a su porte le exija la comision de reconocimiento.

Art. 42

Para los accidentes repentinos de «hombre al agua» se mantendrán sobre cubierta en lugares apropiados seis boyas anulares distribuyéndolas dos a proa i cuatro a popa.

Art. 43

A mas, para los casos estremos, deberá tenerse un número de cinturones insumerjibles, igual por lo ménos al número de individuos que componen su equipaje.

Estos se dispondrán en sus alojamientos o en lugares seguros i accesibles.

Art. 44

En prevision del caso en que sea necesario abandonar la nave i confiarse a las embarcaciones menores, las capitanes cuidarán se tenga a bordo, para conservar los víveres i aguada, el número de estanques i vasijas impermeables de dimensiones apropiadas, que han de servir para llevarlos en su bote respectivo.

TÍTULO VIII

Ausilio

Art. 45

Todo buque debe tener a su bordo los artículos necesarios para pedir ausilio, a saber: las banderas del Código Internacional de Señales; doce cohetes de luces con sus varas, i las que llevaren cañon, las municiones necesarias para doce disparos.

Art. 46

Se consideran señales de ausilio en caso de inminente peligro durante el dia, las señales siguientes:

1.° Un cañonazo disparado de minuto en minuto.

2.° La señal N. C. con que por el Código Internacional de Señales se pide ausilio—cuadra ajedrezada blanca i azul (N) i gallardeton blanco con un círculo rojo (C)—.

3.° Para largas distancias, una bandera cuadrada con una bola, o cosa parecida, izada en la parte superior o inferior. En el primer caso indica: «varado o encallado;» «se necesita inmediato ausilio,» i en el segundo: «fuego a bordo» o «hacemos agua,» «pronto socorro.»

Art. 47

Durante la noche rijen en los casos de solicitar ausilio inmediato, las señales que a continuacion se espresan:

1.° Un cañonazo disparado de minuto en minuto;

2.° Hogueras o llamaradas producidas en el buque por medio de incendio de alquitran, brea, estopa aceitada u otra materia análoga; i

3.° Cohetes de colores de cualquier clase disparados a cortos intervalos.

Art. 48

Los que sin necesidad usaren en buques o en la costa, de las señales especificadas en los dos artículos precedentes, son responsables de los daños, perjuicios i gastos que ocasionaren.

Tómese razon i publíquese.

PINTO.

Cornelio Saavedra.

---

207. Equipo de naves.—Se agrega un escandallo de patente, para ciertos vapores, entre los artículos de que trata el reglamento.

Santiago, 12 de Mayo de 1894.

En vista de la nota adjunta i atendiendo a la mayor seguridad de las naves a vapor,

Decreto:

Agrégase a los artículos de que trata el Reglamento de Equipo de Naves, un escandallo de patente para los vapores de mas de trescientas toneladas de rejistro.

Tómese razon, comuníquese, publíquese è insértese en el *Manual del Marino.*

MONTT.

S. Aldunate B.

---

208. Provision de medicamentos.—Se dicta el reglamento para la provision de medicamentos a bordo de las naves mercantes.

Santiago, 18 de Octubre de 1878.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 97 i 140 de la lei de Navegacion, vengo en decretar el siguiente

Reglamento para la provision de medicamentos a bordo de las naves mercantes

Art. 1

En toda nave se embarcará un botiquin provisto de los medicamentos que se especifican mas adelante, i a mas un manual práctico para el uso i aplicacion de aquellos.

Art. 2

El cirujano, i a falta de éste el capitan, es obligado a conservar el botiquin en lugar seguro, hijiénico i fuera del alcance de los tripulantes, debiendo pesar i entregar personalmente los medicamentos. Deberá ademas cuidar que los frascos, cajas, u otros envases estén rotulados con el nombre de la medicina o sustancia que contenga.

Art. 3

Durante el viaje de la nave se deben observar las medidas sanitarias especificadas en el párrafo respectivo del reglamento de policía sanitaria marítima.

Art. 4

La falta de los medicamentos exijidos o su descomposicion por neglijencia u omision, constituye mal trato a bordo, sujeto a la responsabilidad i resultas del artículo 952 del Código de Comercio.

Art. 5

El capitan de una nave es obligado a proveerse de jugo de limon, vinagre u otra sustancia anti-escorbútica, para suministrarla a los tripulantes cada diez dias en los casos que consuman víveres secos.

Art. 6

El capitan conservará a bordo de su nave, para usar en los casos requeridos por la lei i reglamentos, algunas sustancias desinfectantes, reputándose como tal el cloruro de sodio líquido de Labarraque, cloruro de cal, cloruro de zinc diluido, ácido fénico i demas que pueden emplearse en fumigaciones.

Art. 7

Las sustancias a que se refiere el artículo anterior se conservarán en una caja separada de las medicinas i en envases bien acondicionados, tapados i a cubierto de la humedad i deterioro.

Art. 8

El cinco por ciento de los víveres secos embarcados para la provision de los tripulantes será de artículos apropiados para dietas.

Art. 9

El ocho por ciento de los víveres secos embarcados para la provision de los tripulantes será de legumbres conservadas.

Art. 10

El hombre de mar enfermo, herido o mutilado, durante la navegacion será asistido i curado a bordo sufragando los gastos los fondos de la nave; en la forma especificada en el artículo 944 del Código de Comercio.

Art. 11

Los gastos de asistencia o curacion de un pasajero serán costeados por éste.

Art. 12

Los medicamentos e instrumentos para curar las enfermedades de los tripulantes de una nave mercante chilena se proveerán en conformidad al cuadro siguiente:

Provision de la nave segun el número de tripulantes

Medicamentos	4 a 9 hombres	Mas de 9 hombres
Aceite de ricino o palma-cristi	500 grms.	1000 grms.
Acido sulfúrico diluido	60 »	100 »
Id. tartárico	500 »	1000 »
Azufre sublimado	100 »	150 »
Bálsamo anodino	250 »	500 »
Id. católico	60 »	90 »
Id. copaiba	250 »	300 »
Id. opodeldoch	200 »	300 »
Bicarbonato de soda	500 »	600 »
Cápsulas de copaiba, cajas	2 docenas	3 docenas
Calomelano	60 grms.	90 grms.
Carbonato de magnesia o magnesia calcinada.	120 »	150 »
Cáustico de Albespeires, emplasto	39 ctms.	40 ctms.
Crémor tártaro	1000 grms.	2000 grms.
Emplasto diaquilon	100 »	120 »
Id. de mercurio o vigo	100 »	120 »
Espíritu de nitro dulce	100 »	150 »
Id. de menta piperita	100 »	150 »
Id. de trementina	120 »	150 »
Flores de manzanilla	120 »	150 »
Píldoras azules (20 centígramos cada una)	2 docenas	2 docenas
Id. purgantes de Jaime, Brandreth u otros	2 cajas	3 cajas
Id. calmantes o de opio, fórmula núm. 1.°	1 docena	2 docenas
Polvos eméticos o vomitivos, id. núm. 2.°	1 »	2 »
Id. purgantes, id. núm. 3.°	1 »	2 »
Id. sudoríficos, Dower, id. núm. 4.°	2 »	3 »
Id. de precipitado rojo (Polvos Juanes)	60 grms.	90 grms.
Id. decreta preparados, compuesto (aromáticos)	100 »	200 »
Parches porosos	1 docena	1½ docena
Sal de Inglaterra	1000 grms.	2000 grms.
Semilla de lino	500 »	1000 »
Sulfato de cobre (piedra lipe)	60 »	90 »
Sulfato de quinina	15 »	30 »
Tela emplástica	1 metro	2 metros
Sulfato de alumbre	60 grms.	100 grms.
Tintura de opio o láudano	120 »	150 »

Tintura de ruibarbo	60 grms.	100 grms
Id. de mirrha	60 »	100 »
Id. de árnica	150 »	200 »
Id. de iodo	60 »	90 »
Ungüento alcanforado o pomada alcanforada	200 »	300 »
Id. de azufre	200 »	300 »
Id mercurial doble	150 »	200 »
Id. simple	1000 »	2000 »
Untura blanca o linimento amoniacal	500 »	700 »
Vinagre de Saturno o estracto líquido de Saturno	150 »	200 »

Artículos de dieta i para las curaciones

Anafre (no es obligatorio)	1	1
Arroz	3000 grms.	5000 grms.
Algalias de goma, núméros 5 i 7 (de cada clase)	1	1
Candelillas	1 juego	1 juego
Chuño	1000 grms.	1500 grms.
Espátula	1	1
Esponja	60 grms.	60 grms.
Jeringuitas para inyecciones	2	3
Jeringa para enema	1	1
Hilas	150 grms.	200 grms.
Lancetas	2	2
Medida de cristal graduada para gotas	1	1
Id. de id. id. de 60 gramos	1	1
Id. de peso o granatario	1	1
Tijeras	1	1
Tocuyo	4 metros	6 metros
Vendas surtidas en tamaño i ancho	3 docenas	4 docena
Tablillas para fracturas	1 juego	2 juegos
Tasa pequeña de peltre	1	1
Cloruro líquido de sodio de Labarraque	3 litros	4 litros
Cloruro de cal, concreto	1000 grms.	2000 grms
Id. de zinc en solucion	2 litros	3 litros
Acido fénico	250 grms.	300 grms.

Art. 13

Las medicinas especificadas en el artículo anterior deben renovarse cada año, o ántes si sufrieren descomposicion alguna, quedando el infractor sujeto a la responsabilidad establecida en el art. 4 del presente Reglamento.

Tómese razon i publíquese.

PINTO.

Cornelio Saavedra.

---

209. Naves que trasportan pasajeros.—Se dicta el reglamento para naves que trasportan pasajeros.

Santiago, 23 de Noviembre de 1878.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 44, 110 i 140 de la lei de Navegacion, vengo en decretar el siguiente

Reglamento para naves que trasportan pasajeros

TÍTULO I

Disposiciones Jenerales

Artículo 1

El trasporte de pasajeros se efectuará en las naves nacionales que se dediquen habitualmente a este tráfico, sujetándose a las prescripciones del presente Reglamento.

Tambien quedarán sujetas a él las naves estranjeras que ejerciten en iguales condiciones el mismo tráfico entre puertos de la República.

Art. 2

No están sujetas a las disposiciones contenidas en este Reglamento:

1.° Las naves del cabotaje menor clasificadas en conformidad al art. 2 del reglamento para el equipo de naves;

2.° Las que efectúan su viaje redondo en veinticuatro horas;

3.° Las que trasportan accidentalmente un pasajero por cada cincuenta toneladas de rejistro si son de vela i uno por cada treinta si son de vapor, siempre que el número de pasajeros no exceda de diez.

Art. 3

Las disposiciones del presente Reglamento se suspenderán transitoriamente, en la parte que se relaciona con la nave que presta sus servicios, en los casos de ausilio marinero, calamidad i peligro inminente, calificados por la autoridad marítima.

Art. 4

Las naves comprendidas en los números 1.° i 3.° del art. 2 quedan sujetas en el trasporte accidental de pasajeros a dar el aviso que prescribe el art. 10 i a observar en cuanto fuere posible, a juicio de la autoridad marítima, las disposiciones contenidas en los títulos IV, V i VI.

TÍTULO II

Disposiciones relativas al trasporte de pasajeros

§ 1.°

De las naves

Art. 5

Los navieros o dueños de naves que quieran destinar las su-

yas a esta industria, deberán preparar convenientemente los departamentos destinados para el trasporte de pasajeros i poner el hecho en conocimiento de la autoridad marítima del puerto en que residan, haciendo una esposicion circunstanciada de las condiciones del buque i principalmente de la estension i comodidad que respectivamente disponga para pasajeros de cámara i de cubierta, espresando el número que desahogadamente pueda contener cada uno de estos departamentos.

Art. 6

La autoridad marítima a quien se presente la esposicion verificará la exactitud de los datos suministrados, i, una vez que los compruebe o rectifique, la elevará con su informe al Comandante Jeneral de Marina, quien, en vista de lo actuado, declarará el número de pasajeros que la nave puede trasportar.

Esta cifra se considera reglamentaria para los efectos del art. 110 de la lei de Navegacion.

§ 2.°

Equipo

Art. 7

Las naves que segun la declaracion de que habla el artículo anterior deban reputarse como destinadas al tráfico de pasajeros, deberán mantener a su bordo los útiles i personal indispensables para su cómodo servicio: los útiles en la cantidad que se estime suficiente para el máximun de pasajeros que pueda conducir; i el personal, en proporcion con el número de los que ordinariamente trasporta.

Art. 8

No podrán llevar pasajeros de cubierta las naves que no tengan la parte destinada a dicho objeto circundada por una amurada o defensa sólida que suba a lo ménos un metro sobre el nivel de la cubierta destinada al alojamiento de dichos pasajeros.

Art. 9

El trasporte de pasajeros podrá tambien efectuarse en naves no destinadas habitualmente a este tráfico, siempre que cumplan con las condiciones i no excedan los límites que a continuacion se espresan:

1.° No podrán llevar pasajeros de cámara si no tienen camarotes disponibles o literas fijas o movibles en ese departamento, ni podrán hacerlo en mayor número que el de los que puedan disponer;

2.° Los pasajeros denominados de cubierta no podrán ser trasportados en la superior sino bajo cubierta i en departamentos aislados de la carga, bien ventilados, de una altura que no baje de un metro setenta centímetros i con capacidad suficiente para el número de individuos que deben acomodarse en ellos;

3.° Que la nave se provea de los elementos que el trasporte exija para el buen servicio de los pasajeros.

Art. 10

Cuando alguna nave de las comprendidas en el artículo anterior quiera aprovechar la concesion, se presentará por escrito a la autoridad marítima del puerto, espresando el número de pasajeros de cámara i de entrepuente que desea trasportar e indicando las comodidades con que cuenta para ello i viaje que va emprender.

Verificadas éstas en la forma eslablecida en el art. 6, la auto-

ridad marítima concederá, restrinjirá o negará el permiso, motivando, en los dos útimos casos, su resolucion, la que deberá apoyarse en las disposiciones legales o reglamentarias.

Este permiso solo servirá para el viaje que emprende la nave.

Art. 11

Si la resolucion fuere adversa i el interesado no se conformare con ella, podrá apelar ante la comision de reconocimiento, que, presidida por el capitan del puerto, resolverá sin ulterior recurso.

§ 3.°

Estension i comodidad

Art. 12

Los departamentos destinados a pasajeros de cámara, deberán tener, por lo ménos, una capacidad de tres metros cúbicos por cada uno de los individuos que pueda contener.

Si la altura de las cámaras o camarotes no bajare de un metro ochenta centímetros, podrán instalarse en ellos dos órdenes de literas, siempre que el espacio calculado para cada pasajero no sufra menoscabo.

Art. 13

Los espacios sobre cubierta que se dediquen a esta clase de pasajeros no podrán ser ocupados por mayor número que el que admitan atendida su estension, destinándose una superficie horizontal de un metro de ancho por dos metros de largo por cada individuo i dejando entre una i otra hilada un claro que no baje de un metro.

La misma regla se observará en los espacios bajo cubierta que se destinen a pasajeros de esta clase.

Art. 14

Si en los entrepuentes se colocaren literas fijas o volantes para pasajeros llamados de cubierta, la estension por individuo acordada en el artículo anterior podrá reducirse siempre que exceda de dos metros cúbicos por cada pasajero, medidos en el espacio destinado esclusivamente para su trasporte.

Las literas, salvo las que siguieren la inflexion del costado, se construirán en línea recta de popa a proa, sujetándose en ambos casos a lo prescrito en el inciso 2.° del art. 12 i dejando entre dos hiladas consecutivas un pasaje que no baje de cincuenta centímetros.

Art. 15

No podrá conducirse carga de cualquier naturaleza que sea en los espacios destinados i ocupados, aunque sea en parte, por pasajeros; a ménos que la autoridad lo consienta, una vez enterada de que la carga no menoscaba la estension que corresponde por individuo, ni ofrece peligro o incomodidad para los viajeros.

Esceptúanse los equipajes de los mismos, los cuales deberán asegurarse a la crujia o costados.

Art. 16

Será igualmente prohibido ocupar con carga los callejones i pasadizos que conduzcan a las cámaras i camarotes, como tambien embarazar con ella la toldilla o puente destinado al recreo i solaz de los pasajeros.

Art. 17

La cubierta, en la parte destinada al trasporte de pasajeros,

se cubrirá con un cielo de madera o tela impermeable i con cenefas o mamparas laterales que los resguarden de la intemperie.

Las cubiertas, puentes o toldillas que carezcan de amurada, deben rodearse con rejas firmes de fierro o madera, de altura conveniente, para evitar los accidentes que su falta podria ocasionar.

§ 4

Hospital i jardines

Art. 18

Toda nave destinada al trasporte de pasajeros tendrá uno o mas departamentos especialmente dedicados para hospital, arreglados a satisfaccion de la junta de sanidad, i en ellos serán atendidos los pasajeros que enfermaren.

Art. 19

Esta clase de naves tendrán en lugares cómodos i seguros el número de jardines fijos que se conceptúen necesario para el de pasajeros que pueda conducir, haciendo la debida separacion entre los destinados a pasajeros de cámara i de cubierta.

Los buques que accidentalmente hagan este tráfico podrán construirlos provisionales sujetándose a lo establecido en el inciso anterior.

TÍTULO III

De las visitas de reconocimiento e inspeccion

Art. 20

Al practicar los reconocimientos que prescriben los arts. 1 i 10 del reglamento sobre esta materia, la comision estenderá su

visita a los departamentos destinados al trasporte de pasajeros, observando si en ellos se han introducido alteraciones sin ponerlas en conocimiento de la antoridad i si en su distribucion, iluminacion i ventilacion se guardan las reglas establecidas i las que las circunstancias hagan necesarias a juicio de la comision de reconocimiento.

Art. 21

Sin perjuicio de las visitas de que trata el artículo precedente, todo buque que habitual o accidentalmente embarque pasajeros, será sometido, ántes de zarpar, a una visita de inspeccion que practicará la autoridad marítima del puerto.

En esta visita la autoridad se impondrá: 1.° si el número de pasajeros excede al que permite llevar en los respectivos departamentos segun la declaracion de que trata el art. 6; 2.° si va provisto del personal i útiles necesarios para este servicio; 3.° si va sobrecargado; 4.° si la disposicion de la carga que haya fuera de bodega i aun la que va en ella—si fuere posible examinarla—importan algun peligro para la nave; 5.° si los departamentos ocupados por pasajeros, pasadizos, galerías que a ellos conducen i espacios destinados a su solaz se encuentran, como deben hallarse, despejados de carga o de otros empachos; 6.° si los objetos destinados a la salvacion de pasajeros se encuentran completos, en buen estado i en situacion de usarse sin tropiezo en caso necesario, como tambien todo lo demas que se relacione con la seguridad i comodidad del trasporte.

Art. 22

Si de la visita de reconocimiento, o de la inspeccion, resultare que se falta a las leyes o prescripciones legales o reglamentarias sobre la materia, la autoridad marítima, de acuerdo con la administrativa del puerto, impedirá la salida de la nave miéntras no se corrijan los defectos o faltas encontrados.

Sin embargo, si la correccion de los defectos notados demandare mas de veinticuatro horas, la autoridad marítima podrá permitir la salida de la nave sin perjuicio de la responsabilidad en que incurre el infractor con arreglo al art. 122 de la lei de Navegacion.

Art. 23

En ningun caso i bajo ningun pretesto se permitirá la salida de naves que, por el estado de su casco, aparejo, máquina o estiva de la carga, ofrezcan peligro manifiesto para la vida de los pasajeros.

Si el naviero o su representante no considerare fundada la resolucion que detiene su nave, podrá apelar ante la comision indicada en el art. 11, la que se reunirá inmediatamente i resolverá en última instancia.

TÍTULO IV

De los pasajeros en sus relaciones con la nave

Art. 24

Al pagar un pasajero su trasporte se le dará por el naviero o su representante un boleto o certificado que acredite el derecho adquirido, el cual le servirá para ser admitido i colocado a bordo en el lugar prefijado.

Este boleto deberá espresar las obligaciones que el naviero contrae para con el pasajero i a ellas se ajustará el capitan de la nave siempre que no sean contrarias a lo que las leyes i este Reglamento establecen.

Art. 25.

A falta de convenio espreso la nave se reputará obligada a suministrar a los pasajeros de cámara:

1.° Un camarote o litera con la estension i demas requisitos fijados en este Reglamento;

2.° Çama, abrigo i demas accesorios indispensables para un alojado;

3.° Servicio doméstico;

4.° Alimentacion que, por lo ménos, será igual en cantidad i calidad a la que se suministra al capitan i oficiales;

5.° Agua potable a discrecion para la bebida, i no ménos de dos litros para otros usos.

A los pasajeros de cubierta i entrepuente se suministrará:

1.° Un local aparente i de la estension determinada por este Reglamento;

2.° Servicio de cocina;

3.° Alimentacion que, por lo ménos, será igual en cantidad i calidad a la que se suministra al equipaje.

4.° Agua potable a discrecion para la bebida i un litro i medio para otros usos.

El capitan de la nave deberá proporcionar al pasajero servicio médico, si lo hubiere, i medicinas a un precio razonable.

Art. 26

El pasajero que, previo convenio, embarque víveres para su consumo, se sujetará en su condimentacion a las reglas de a bordo.

En el caso del art. 1077 del Código de Comercio, el precio que el pasajero abonará a la nave por los víveres que le suministre será el de costo en el puerto de llegada, mas un veinte por ciento de recargo.

El precio de las medicinas será el de costo en el puerto en que se provea la nave.

Art. 27

Los víveres i aguada para el consumo de los pasajeros serán

de buena calidad i en cantidad suficiente para el viaje, atendida su duracion i el número i categoría de los pasajeros que conduzcan.

Art. 28

Sobre la cantidad de víveres conceptuados indispensables para el viaje, los buques del cabotaje llevarán un repuesto de raciones de veinte por ciento si son de vapor, i cincuenta por ciento si son de vela.

En los viajes de altura, el respuesto será de cincuenta por ciento si son de vapor, i de cien por ciento si de vela. En caso de que la nave haga escala en algun puerto en que pueda surtirse; el viaje, para los efectos de la provision de víveres, podrá reputarse que termina en él i que se emprende nuevemente.

El repuesto de aguada no se exije a las naves que estén dotadas con un condensador en actual servicio.

Art. 29

El capitan de una nave que trasporte pasajeros deberá justificar ante la autoridad marítima respectiva que ha cumplido con lo mandado en el artículo anterior, presentando al efecto el inventario de los víveres suscritos por él i su sobrecargo o contador. A falta de inventario podrán presentarse las facturas de compra, certificados de embarque u otros documentos fehacientes.

Art. 30

En caso de queja por la mala o indebida alimentacion, el reclamo deberá hacerse al capitan de la nave, i si fuere desatendido podrá llevarse ante la autoridad marítima o consular, segun el lugar en que se encuentre la nave.

Si la representacion fuere hecha por mas de tres pasajeros, la autoridad marítima o consular procederá al reconocimiento de

los víveres o aguada, materia del reclamo, asociado de un perito si lo creyere necesario.

Si del exámen practicado resultare que en la alimentacion se falta a lo estipulado sobre la materia o a lo que en su defecto dispone este Reglamento, la autoridad correjirá el mal dictando las providencias del caso; i las partes de comun acuerdo, o la autoridad marítima o consular en subsidio, nombrarán un perito que sin ulterior recurso tase la indemnizacion a que el perjudicado pueda tener derecho para hacerla valer ante el juzgado de comercio respectivo.

Cuando el número de reclamantes fuere inferior al designado en el inciso 2.° de este artículo, la autoridad marítima o consular procederá prudencialmente a estimar o desestimar la queja.

Art. 31

Los gastos de reconocimiento serán de cuenta de la caja de la nave, con derecho a ser reintegrada por los reclamantes si la queja resultare infundada.

Art. 32

Atendido el reclamo por el capitan de la nave, cualquiera que sea el número de los reclamantes, los víveres o aguada serán reconocidos por la junta de oficiales acompañada por un individuo designado por los interesados.

Declarados los víveres de mala calidad, dejarán de suministrarse; pero si no hubiere otros ni fuere posible proporcionarlos, los pasajeros estarán obligados a admitirlos i tendrán, como en el caso del art. 113 de la lei de Navegacion, derecho a una indemnizacion de cinco pesos diarios miéntras ella dure.

Art. 33

En los casos en que la nave está obligada a indemnizar a los

pasajeros por mala o indebida administracion de víveres, el capitan será responsable al naviero de estos perjuicios siempre que no justifique que no ha podido evitarlos.

Art. 34

Los pasajeros podrán, si lo quisieren, nombrar a uno de ellos para que intervengan en el peso i distribucion de las raciones que les corresponden.

Art. 35

En el trasporte de insanos, idiotas, ciegos i niños menores de doce años de edad, se observará lo establecido en el art. 118 de la lei de Navegacion, tomándose las medidas necesarias para su comodidad i seguridad.

En los casos en que la autoridad remita de un punto a otro a individuos en las condiciones antedichas, sin persona que cuide especialmente de ellos, el capitan de la nave estará obligado a designar uno o mas individuos para su atencion i custodia.

Art. 36

En la remision de reos que viajen con su custodia, será obligacion de los capitanes tomar las medidas de seguridad necesarias para evitar su fuga.

Art. 37

Si durante el viaje se declarare en algun pasajero o individuo de la tripulacion enfermedad contajiosa, el capitan procederá en conformidad al art. 27 del reglamento de sanidad marítima hasta dar cumplimiento a lo ordenado en el art. 119 de la lei de Navegacion.

TÍTULO V

Disposiciones de seguridad

Art. 38

Las naves que segun el art. 6 deben considerarse destinadas al trasporte de pasajeros, no podrán conducir entre su carga, ni aun en departamentos aislados, materias como pólvora en barriles, cápsulas o cartuchos, dinamita, fósforos en barra, nitroglicerina, petróleo en bruto, pertrechos de guerra i otros análogos que pongan en peligro la existencia de la nave o pasajeros.

Quedan sujetas a la misma prohibicion las naves comprendidas en el art. 9 de este Reglamento, siempre que el número de individuos trasportados suba de diez o que, sin alcanzar a este número, exceda de la proporcion de uno por cada cincuenta toneladas de rejistro, si es buque de vela, i por cada treinta si es de vapor.

Esceptúanse los pertrechos de guerra que se estimen necesarios para la defensa de la nave i los cohetes i municiones destinados a pedir ausilio.

Art. 39

Quedan sujetas a la prohibicion contenida en el artículo anterior, las sustancias venenosas i corrosivas i los productos químicos que ocasionan estragos; a ménos que se embalen, numeren i marquen de un modo especial i visible i que su embarque se haga con las precauciones exijidas en el art. 78 del Reglamento de Aduanas.

Art. 40

Igual prohibicion alcanzará a los artículos como el aguarras,

aceite de petróleo, kerosene, parafina, benzoleo, fósforos, fuegos de artificio, guias para minas i otras materias inflamables. El depósito de estos artículos se hará a bordo en cajas o departamentos especiales cerrados i con las precauciones ordinarias.

Art. 41

Deberán estivarse fuera del alcance de los pasajeros i tripulacion los artículos siguientes: brea, alquitran, estopa alquitranada, felpas para techos i fondos de nave, resina para jabon i buques, i demás que sean susceptibles de combustion sin la accion del fuego o que puedan incendiarse con el contacto del aire, el calor atmosférico o con el roce o choque con otro cuerpo.

Será estrictamente prohibido el uso de luces desnudas en los departamentos que contengan esta clase de carga.

Art. 42

El cargador deberá poner en conocimiento del naviero, i éste en el de la autoridad marítima, el embarque de carga de la naturaleza indicada en los artículos precedentes, i el capitan cuidará que en esta operacion se observen las prescripciones del Reglamento, destinando para su estiva los departamentos mas seguros i aislados que se encuentren sobre la línea de agua del buque.

Art. 43

Si se llevare carbon de piedra como cargamento, las bodegas se ventilarán por aparatos destinados a prevenir la combustion.

El pasto seco i otros artículos análogos que se lleven sobre cubierta con anuencia de las personas de a bordo, debe mantenerse debajo de encerados o tela resistente a la accion del fuego.

Se prohibe al capitan de una nave fletarla en un mismo viaje

para trasportar pasajeros i cargar trigo, semillas o granos de cualquiera naturaleza que sea, si se estivaren a granel, salvo el caso que la bodega esté provista de construcciones o compartimentos especiales que eviten el juego o corrida de la carga.

Art. 44

La prohibicion impuesta en el artículo anterior rije tambien con los cargamentos de salitre, guano, cueros frescos, cuernos i otras materias que, en concepto de la junta de sanidad, desarrollen gases nocivos a la salud.

Art. 45

No obstante, si el fletamento de las mercaderías prohibidas por los arts. 43 i 44 es parcial, se puede permitir el trasporte de dicha carga siempre que se ensaquen o empaqueten convenientemente, si a juicio de la junta de sanidad, no comprometen la salud de los pasajeros.

Art. 46

Si durante el viaje algun artículo perteneciente al rancho, a los pasajeros o al cargamento se encontrare en vía de descomposicion o se temiere el desarrollo de alguna enfermedad, el capitan procederá, oido el dictámen de los oficiales, a arrojar al agua la materia peligrosa e infecta i levantará una acta con intervencion de dos testigos.

En los casos previstos en el art. 25 del reglamento de sanidad marítima, el capitan puede proceder sin esplorar la junta de oficiales.

Art. 47

El órden i forma en que debe estivarse la carga de una nave, salvo la vijilancia que compete a la autoridad marítima i las es-

cepciones aquí consignadas, pertenece a su réjimen interior que es de la atribucion del capitan.

TÍTULO VI

Disposiciones del salvamento

Art. 48

El número de embarcaciones menores de que deben encontrarse dotadás las naves que habitual o accidentalmente trasportan pasajeros, será en concepto a su tripulacion i a los pasajeros que trasporten tomados conjuntamente, i con arreglo al art. 13 del reglamento de equipo de nave, no pudiendo obligárseles a llevar mayor número de botes que diez; pero sí, a que éstos sean de la capacidad necesaria para todas las personas que conduzcan en conformidad a los art. 13 i 14 del reglamento para el equipo de naves.

Independientemente de la obligacion que impone en el art. 14 del reglamento citado a las naves que llevan mas de cuarenta hombres de tripulacion, las que se destinen al tráfico de pasajeros i que tengan a bordo mas de cinco botes tendrán uno de éstos de la forma o condiciones de un sava-vidas para el servicio de los pasajeros.

Art. 49

Las naves destinadas al trasporte de pasajeros están obligadas a tener a bordo, para los efectos de su salvamento, a mas de los artículos especificados en el título VII del reglamento para el equipo de naves, los que a continuacion se espresan en calidad de repuesto:

Una bomba de incendio;

Boyas o cinturones insumerjibles, en número suficiente para el de pasajeros que pueda trasportar segun este Reglamento.

Estas boyas se dispondrán en los alojamientos o en lugares de fácil acceso;

Dos guíndolas de salvamento colocadas en la popa, listas en su cebo i escape.

TÍTULO FINAL

Artículo final

El capitan que desde el puerto de la espedicion se hiciere a la mar con tripulacion inadecuada para el servicio de la nave destinada al trasporte de pasajeros i que no llevare los requisitos exijidos por el título X de la lei de Navegacion i el presente Reglamento, será penado en conformidad al inciso 1.° del art. 122 de la lei citada. En la misma pena incurrirá el capitan que durante el viaje quebrantare algunas de las disposiciones de este Reglamento.

Tómese razon i comuníquese.

PINTO.

Cornelio Saavedra.

---

210. Distintivo de los buques.—Se asignan las señales distintivas del Código Internacional de señales para los buques de guerra i mercantes nacionales.

Santiago, 21 de Mayo de 1883.

Considerando:

1.° Que por el art. 106 de la lei de Navegacion i por el art. 35 del Reglamento para el equipo de naves, está mandado adoptar el *Código Internacional de señales*; i

2.° Que hasta la fecha no se ha asignado, como está dispuesto en el Código referido, la señal distintiva que debe llevar cada uno de los buques de la Marina Nacional,

Decreto:

Art. 1.° Resérvanse para los buques de guerra nacionales, como señales distintivas, las combinaciones de letras del Código Internacional comprendidas entre la GQBC i la GRNW.

Art. 2.° Asígnase a los buques de la marina mercante nacional que se hallan matriculados al presente, las señales distintivas que aparecen en la lista adjunta.

Los buques que en adelante se matriculen recibirán al tiempo de espedírseles el certificado de matrícula, la señal que les corresponda en el órden de las combinaciones comprendidas entre HBCD i JBCD.

Art. 3.° La Mayoría Jeneral del Departamento formará anualmente, para ser publicada en el curso del mes de Mayo, una lista completa de los buques nacionales de guerra i mercantes, que contenga los siguientes datos:

A.—Para los buques de guerra, los que oportunamente se acuerden por la Comandancia Jeneral de Marina.

B.—Para los buques mercantes.

1.° Señal distintiva;

2.° Nombre por órden alfabético;

3.° Clase;

4.° Lugar de la construccion;

5.° Año de la construccion;

6.° Dimensiones;

7.° Calado;

8.° Fuerza en caballos, de los vapores;

9.° Material de construccion;

10. Año de la matrícula;

11. Tonelaje grueso i de rejistro;

12. Destino a que se dedica; i

13. Nombre i residencia del armador.

Esta lista se publicará en la Memoria de Marina de cada año, i ademas en un folleto separado para circularlo entre los buques.

Comuníquese i publíquese.

SANTA MARIA.

Cárlos Castellon.

---

211. Choques i abordajes.—Se dicta el reglamento marítimo para evitar choques i abordajes.

Santiago, 4 de Agosto de 1884.

Visto el precedente oficio del Departamento de Relaciones Esteriores, en que se manifiesta que el Gobierno de S. M. B. ha acordado modificar el Reglamento Internacional para evitar abordajes en el mar, i con el fin de uniformar la práctica que se siga a este respecto, decreto el siguiente

Reglamento marítimo para evitar choques i abordajes

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Art. 1.° Para los efectos del presente reglamento, toda nave de vapor que navegue a vela sin hacer uso de la máquina, se reputará buque de vela; i cuando navegue a máquina, lleve o no velas orientadas, se reputará buque de vapor.

§ I

REGLAS SOBRE ILUMINACION

Luces obligatorias

Art. 2.° Las luces que se mencionan en los artículos 3.°, 4.°,

5.°, 6.°, 7.°, 8.°, 9.°, 10 i 11, se llevarán en todo tiempo i desde la puesta de sol hasta su salida.

Ninguna otra luz deberá verse en la parte esterior del buque.

Luces para vapores

Art. 3.° Los buques de vapor, destinados a la navegacion marítima, cuando se hallen en movimiento, llevarán las siguientes luces:

(a) En la cara de proa del palo trinquete o en frente de ella, a una altura sobre la borda no menor de una manga del buque i a lo ménos de 6 metros, una luz blanca brillante, dispuesta de modo que su irradiacion sea uniforme i no interrumpida sobre un arco horizontal de 20 cuartas de compas, colocada de tal manera que emita su luz diez cuartas a cada lado del buque, es decir, desde la proa hasta dos cuartas a popa de la cuadra, a banda i banda, con un alcance que la haga visible a distancia de 5 millas, por lo ménos, en noche oscura, con atmósfera despejada.

(b) En la banda de estribor, una luz verde, fijada de modo que ilumine con uniformidad i sin interrupcion un arco horizontal de 10 cuartas del compas, comprendidas desde la proa del buque hasta dos cuartas a popa de la cuadra de la banda en que está colocada, visible a una distancia de dos millas, por lo ménos, en noche oscura, con atmósfera despejada.

(c) En la banda de babor, una luz roja, colocada de modo que ilumine con uniformidad i sin interrupcion un arco horizontal de 10 cuartas del compas, comprendidas desde la proa del buque hasta dos cuartas a popa de la cuadra de la banda en que está fijada, visible a una distancia de dos millas, por lo ménos, en noche oscura, con atmósfera despejada.

(d) Las mencionadas luces verde i roja de los costados tendrán por el lado del buque pantallas de 9 decímetros, por lo ménos, de largo, colocadas desde la luz hácia proa, a fin de que no sean visibles a traves de la línea de la quilla.

Luces para vapores remolcadores

Art. 4.° Los buques de vapor cuando remolquen otro buque llevarán, ademas de sus luces de costado, en vez de luz única blanca que deben llevar siempre los vapores, dos luces blancas brillantes colocadas verticalmente una sobre otra i distando entre sí no ménos de 9 decímetros, a fin de distinguirlas de los otros buques de vapor.

Cada una de estas luces deberá ser igual i colocada en la misma posicion que la luz blanca que deben llevar los otros vapores.

Señales diurnas i nocturnas para los buques que se encuentren sin gobierno

Art. 5.° *(a)* Todo buque de vela o vapor que por cualquier circunstancia se encuentre sin gobierno, llevará durante la noche, en la posicion señalada para la luz blanca de los vapores, i en lugar de ella, en esta última clase de buques, tres luces rojas en faroles globulares de un diámetro no menor de 25 centímetros, colocadas en una línea vertical i a una distancia, una de otra, que no baje de 9 decímetros, visibles a 2 millas, a lo ménos, en noche oscura, con atmósfera despejada.

Estas naves deberán usar durante el dia, precisamente a la altura del calcés del palo trinquete i por su cara de proa, tres bolas negras de 6 decímetros de diámetro, colocadas a una línea vertical i a una distancia, una de otra, que no baje de 9 decímetros.

(b) Los buques de vela o de vapor ocupados en tender o levantar cables telegráficos, llevarán durante la noche, en el lugar designado para la luz blanca de los vapores, tres luces en faroles globulares de 25 centímetros de diámetro colocadas en una línea vertical i a una distancia de 9 decímetros una de otra: las luces superior e inferior serán rojas i la del medio blanca, i

todas visibles a una misma distancia. En este caso los vapores sustituirán la luz blanca de que habla el art. 3.°, inciso *a*, por las tres enunciadas.

Estas naves deberán usar durante el dia, precisamente a la altura del calcés del palo trinquete i por su cara de proa, colocadas en una línea vertical i una distancia, una de otra, que no baje de 1 metro 80 centímetros, tres figuras de no ménos de 6 decímetros de diámetro, de las cuales la superior e inferior deberán ser globulares i pintadas de rojo, i la del medio de forma de diamante, pintada de blanco.

(c) Si las naves a que se refieren los incisos anteriores permanecen estacionarias, no usarán las luces de costado; pero si se encuentran en movimiento, deben manifestarlas visibles.

(d) Las luces i figuras requeridas por este artículo deben ser consideradas por los otros buques como señal de que el buque que la muestra no puede gobernar i que, por consiguiente, está imposibilitado para maniobrar.

Las señales que deben hacer los buques en peligro, que piden ausilio, se espresan en el artículo 27.

Luces para buques de vela

Art. 6.° Los buques de vela que navegan solos o remolcados llevarán las mismas luces que los vapores en movimiento, ménos la luz blanca, que jamas deben llevarla.

Modo de llevar las luces en los buques pequeños i en los que no pueden instalarlas en los costados

Art. 7.° Siempre que un buque no pueda instalar las luces verde i roja permanentemente en sus costados, como sucede a las embarcaciones pequeñas en malos tiempos, se llevarán en cubierta listas para presentarlas al aproximarse otro buque, o a otro buque, cada una a su respectivo lado, a fin de hacerlas lo mas visibles que se pueda en tiempo oportuno para impedir el abordaje.

Deberá tenerse especial cuidado en que la luz verde no se vea por babor ni la roja por estribor.

A fin de hacer mas fácil i seguro el uso de estas luces portátiles, los faroles que las contienen se pintarán por fuera del mismo color que la luz respectiva, i ambas tendrán sus correspondientes pantallas.

Luces para buques al ancla

Art. 8.º Todo buque de vela o vapor que se encuentre fondeado, exhibirá desde donde sea mejor vista, pero a una altura que no exceda de 6 metros sobre el casco, una luz blanca visible a la distancia de una milla, por lo ménos, colocada en un farol globular de un diámetro no menor de 20 centímetros i construido para alumbrar todo el horizonte de un modo uniforme i no interrumpido.

Luces para buques de prácticos

Art. 9.º Los bupues de prácticos, cuando se encuentren en operaciones del practicaje, es decir, proveyendo o recibiendo prácticos, no llevarán las luces exijidas a los demas buques, pero sí una luz blanca en el tope, visible desde todos los puntos del horizonte, debiendo ademas mostrar una luz viva a intervalos cortos, que nunca excederán de 15 minutos.

Cuando estas embarcaciones navéguen en comisiones ajenas al practicaje, usarán las mismas luces que corresponden a los otros buques.

Art. 10. Las embarcaciones abiertas i los buques pescadores de ménos de 20 toneladas de rejistro, cuando naveguen i no tengan en el agua sus redes, rastras o líneas, no estarán obligados a llevar las luces de color de los costados; pero tendrán listo i a la mano un farol con un vidrio verde en un lado i uno rojo en el otro, i al acercarse otro buque, o a otro buque, mostrarán este farol en tiempo oportuno para impedir la colision, de

tal modo que la luz verde no se vea por babor ni la roja por estribor.

Los incisos siguientes son aplicables solamente a los buques pescadores i a los botes que se encuentren en la mar frente a las costas de Europa, al norte del cabo Finisterre.

(a) Todos los buques i botes pescadores de 20 i mas toneladas de rejistro, cuando naveguen i no tengan sus redes, rastras o líneas en el agua, llevarán i mostrarán las mismas luces que los demas buques.

(b) Toda embarcacion que se encuentre pescando con redes flotantes mostrará dos luces blancas desde donde se vean mejor. Estas luces se colocarán de modo que la distancia vertical entre ellas no sea menor de 1 metro 80 centímetros ni mayor de 3 metros, i la distancia horizontal, medida en la direccion de la quilla, no sea menor de 1 metro 50 centímetros ni mayor de 3 metros. La luz inferior se colocará a proa de la otra, i ámbas en faroles construidos para alumbrar todo el horizonte i de fuerza suficiente para que se vean a tres millas, a lo ménos, en una noche oscura con atmósfera despejada.

(c) Todas las embarcaciones que se encuentren pescando con redes de remolque, rastras o cualquier otro aparato sumerjido, mostrarán dos luces desde la parte del buque donde se vean mejor; una de estas luces será de color rojo i la otra blanca; la primera se colocará sobre la segunda a una distancia vertical no menor de 1 metro 80 centímetros ni mayor de 3 metros, i a una distancia horizontal, si la hai, que no exceda de 3 metros. La luz blanca deberá ser visible a 3 millas, a lo ménos, i la roja a 2, i ámbas estarán colocadas en faroles que les permitan emitir su luz hácia todos los puntos del horizonte.

(d) Las embarcaciones ocupadas en pescar con líneas cuando tienen éstas afuera, deberán llevar las mismas luces que las que se ocupan en pescar con redes de deriva.

(e) Las embarcaciones que se encuentren pescando con líneas de anzuelo, rastras o cualquier clase de redes de arrastre i se vean obligadas a pararse a consecuencia de haberse enredado

sus redes en las rocas u otros obstáculos, mostrarán la luz i harán las señales de neblina que corresponden a un buque al ancla.

(*f*) Los buques pescadores i embarcaciones abiertas pueden usar en cualquier tiempo destellos de luces, ademas de las luces que por este artículo están obligadas a llevar i mostrar. Todos los destellos hechos por un buque que se encuentre pescando con líneas de anzuelo, rastras o cualquier clase de redes de rastrear, deberán hacerse por la popa del buque; pero cuando éste tenga amarradas sus redes por la popa, los destellos se harán por la proa.

(*g*) Todo buque pescador o embarcacion abierta, cuando se encuentre al ancla despues de ponerse el sol i ántes de nacer, deberá exhibir una luz blanca visible desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de una milla a lo ménos.

(*h*) En tiempo de neblina, las embarcaciones que trabajan con redes de deriva, con líneas de anzuelo, rastras o cualquiera otra clase de redes de arrastre, i las empleadas en pescar con líneas i que tengan éstas en el agua, deberán hacer sonar la bocina de neblina a intervalos no mayores de dos minutos i tocar la campana alternativamente.

Nave alcanzada por otra

Art. 11. Toda nave que vea a otra por la popa estrechando la distancia que las separa, deberá exhibir por la popa una luz blanca, fija o de destellos, para prevenir a la nave que se le va acercando.

§ II

SEÑALES EN TIEMPO DE NEBLINA

Señales acústicas

Art. 12. Toda nave de vapor debe estar provista:

1.° De un silbato de vapor u otro aparato productor de sonidos por medio del vapor, de suficiente poder, i colocado de manera que su sonido no sea interceptado por ningun obstáculo;

2.° De una bocina de neblina que funcione por medio de un fuelle u otro mecanismo i

3.° De una campana apropiada para que se oiga su tañido a una distancia que permita evitar las colisiones. (En los buques turcos se sustituirá la campana por un tambor).

Los buques de vela estarán provistos de la campana i bocina espresadas.

En tiempo de neblina, cerrazon o nieve, ya sea de dia o de noche, se harán con los mencionados aparatos las señales siguientes:

(a) Las naves de vapor que se encuentren navegando usarán el silbato de vapor o el aparato que lo sustituya, determinando un sonido prolongado, a intervalos que no excedan de dos minutos.

(b) Las naves de vela que se hallen navegando harán uso de la bocina de neblina, a intervalos que no excedan de dos minutos: un toque indica que la nave va amurada por estribor; dos toques sucesivos que lleva muras a babor, i tres toques sucesivos que navega en popa o a un largo.

(c) Los buques de vela o de vapor cuando estén parados o sin movimiento, tocarán la campana cada dos minutos por lo ménos.

Andar moderado

Art. 13. Toda nave, sea de vela o de vapor, deberá moderar su andar en tiempo de neblina, nieve, calma o cerrazon.

§ III

REGLAS RELATIVAS AL RUMBO

Dos buques de vela que se encuentran

Art. 14. Cuando dos buques de vela navegan estrechando la distancia que los separa, con riesgo de abordarse, uno de ellos debe dejar el paso al otro en la forma siguiente:

(a) El que navega a un largo cederá el paso al que va de bolina.

(b) El buque que navega de bolina i amurado por babor cederá el pasa al que ciñe amurado por estribor.

(c) Si dos buques navegan a un largo con el viento por distintas bandas, el que lleva el viento por babor dejará franco el paso al que navega con el viento por la banda de estribor.

(d) Si dos buques navegan a un largo con el viento por la misma banda, el que se encuentra a barlovento cederá el paso al de sotavento.

(e) El buque que navega con viento en popa dejará franco el paso a los otros.

Dos buques de vapor que se encuentran

Art. 15. Si dos buques siguen rumbos opuestos, o poco ménos con riesgo de abordaje, los dos gobernarán para caer a estribor, de modo de pasar a babor uno de otro.

Este artículo solo se aplica al caso en que los buques se van a encontrar de proa, o poco ménos, con riesgo de abordarse, i no a aquellos que deben pasar claro uno de otro, si ámbos se mantienen en sus respectivos rumbos.

El único caso en que se aplica esta regla es cuando cada uno de los dos buques gobierna derecho hácia el otro, o poco ménos; en otros términos, en los casos en que, durante el dia, cada

buque ve los palos del otro en una línea, o próximamente, con los suyos propios; i de noche cuando ámbos buques están en tal posicion que divisan por la proa las dos luces de costado del otro.

No se aplica durante el dia a los casos en que un buque ve a otro por la proa cruzando su propio rumbo; o durante la noche, a los casos en que la luz roja de un buque se opone a la luz roja del otro, o cuando la luz verde del uno se opone a la del mismo color del otro, o cuando ve por la proa la luz verde sin la roja o la roja sin la verde, o cuando ámbas, verde i roja, se ven en cualquiera direccion escepto a proa.

Dos buques de vapor con derrotas que se cruzan

Art. 16. Si dos buques que navegan a vapor siguen derrotas que se cruzan, con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor, maniobrará para dejarle libre el paso.

Buques de vela i de vapor

Art. 17. Si dos buques, uno de vela i otro de vapor, siguen rumbos que los espongan a abordarse, el buque de vapor maniobrará como convenga para no estorbar su derrota al de vela.

Buques de vapor que deben disminuir su andar

Art. 18. Todo buque de vapor que se aproxime a otro buque, con riesgo de abordaje, disminuirá su andar i, si es necesario, parará i retrocederá.

Señales acústicas especiales para vapores

Art. 19. Los buques de vapor, al hacer cualquier movimiento autorizado u ordenado por este Reglamento, pueden indicar su

maniobra a los demas buques a la vista por las señales siguientes, hechas con su silbato de vapor.

(a) Un toque corto indicará que cae sobre estribor.

(b) Dos toques cortos indicarán que cae sobre babor.

(c) Tres toques cortos indicarán que va atras a toda fuerza.

Estas señales no son obligatorias, pero siempre que se hagan deben ser seguidas de la maniobra que previenen.

Nave que alcanza a otra

Art. 20. No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, todo buque, sea de vela o vapor, que da alcance a otro, deberá gobernar claro del buque alcanzado.

Navegacion por canales angostos

Art. 21. Todo buque de vapor que navegue un canal angosto, se mantendrá a estribor del eje o medianía del canal, siempre que esta derrota no ofrezca peligros.

Disposiciones complementarias

Art. 22. Cuando un buque debe dejar franco el paso a otro, en virtud de las reglas anteriores, el último no alterará su rumbo.

Art. 23. Al dar cumplimiento al presente Reglamento, se tendrá especial i debido cuidado con todos los riesgos de la navegacion i circunstancias especiales de cada caso que pueden hacer necesaria la separacion momentánea de las reglas prescritas para zafarse de un peligro inminente.

Precauciones particulares de cada nave

Art. 24. Ninguna de las prescripciones del presente Reglamento libertará a buque alguno, su dueño, capitan o equipaje,

de las consecuencias de cualquier descuido o neglijencia en llevar las luces i señales correspondientes, de la falta de vijilancia o de la inobservancia de las precauciones determinadas por la práctica ordinaria de la navegacion o las circunstancias especiales del caso.

Reglas de bahía i navegacion interior

Art. 25. Este Reglamento no se opondrá a la aplicacion estricta de reglas especiales debidamente establecida por las autoridades locales, referentes a la navegacion de cualquiera, bahía, rio o a la navegacion interior.

Luces especiales para escuadras i convoyes

Art. 26. Nada en el presente Reglamento se opondrá a las reglas especiales establecidas por el Gobierno de cualquiera nacion referentes a luces adicionales de situacion i señales para dos o mas buques de guerra o para buques que navegan en convoi.

§ IV

SEÑALES DE AUSILIO

Art. 27. Cuando un buque se halla en peligro i necesita que se le preste ausilio por otros buques o desde la playa, empleará las siguientes señales o las mostrará, sean copulativa o separadamente.

En el dia.

1.ª Un disparo de cañon de minuto en minuto próximamente.

2.ª La señal de peligro del Código Internacional indicada por N. C.

3.ª La señal de distancia, que consiste en una bandera cuadrada que tenga, sea encima o debajo de ella, una bola o algo semejante a una bola.

En la noche.

1.ª Un disparo de cañon de minuto en minuto, mas o ménos.

2.ª Llamas sobre el buque (como las de aceite o de alquitran ardiendo).

3.ª Cohetes o bombas que arrojen estrellas de cualquier color o forma, disparados de a uno a cortos intervalos.

§ V

PRECAUCIONES ADICIONALES PARA EVITAR EL ABORDAJE EN PUERTOS I MARES INTERIORES CHILENOS

Art. 28. Si dos naves toman un paso o entrada a un mismo tiempo, la menor debe dejar libre el paso, puesto que por lo jeneral puede maniobrar con mas facilidad.

Art. 29. El capitan de una nave fondeada en un lugar no destinado para ello, i cuyas amarras son insuficientes, es obligado a precaver el abordaje.

Art. 30. El capitan de una nave que en bahía o puerto chileno se encuentre desamparada, es decir, sin tripulantes o cuidadores a bordo, es responsable de los daños ocasionados por esta causa en un abordaje.

Ausilio a la nave abordada

Art. 31. El capitan de una nave que en abordaje sufriere menor avería, es obligado a prestar ausilio a la otra.

§ VI

PRESUNCIONES LEGALES SOBRE EL ABORDAJE

Art. 32. El abordaje se presume fortuito: pero se reputará culpable de parte del capitan de la nave que se encuentre en alguno de los casos siguientes:

1.° Si la nave estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos i usos del puerto, o si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias;

2.° Si la nave zarpare de noche sin haberse puesto previamente en franquía, o navegare a toda vela a la inmediacion de otra que estuviere fondeada a la capa;

3.° Si a la entrada de un puerto la nave tratare de tomar la delantera a otra que la preceda, o si a la salida no cediere el paso a la nave que entrare en el puerto;

4.° Si navegando con viento en popa, en una direccion tal que pueda encontrarse con otra, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje;

5.° Si la nave, cualquiera que sea el punto en que se encuentre, no tuviere encendidas las luces de reglamento, siendo de noche.

Art. 33. Si despues del abordaje perece la nave al dirijirse al un puerto de arribada para reparar sus averías se presume que la pérdida ha sido causada por aquel accidente.

Artículo transitorio

Art. 34. El presente Reglamento comenzará a rejir desde el 1.° de Setiembre del presente año, fecha en que quedará sin efecto el reglamento dictado sobre este mismo asunto en 14 de Noviembre de 1878.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARIA.

Cárlos Antúnez.

---

212. Choques i abordajes.—Se modifica i adiciona el reglamento anterior.

Santiago, 24 de Enero de 1885.

En virtud de lo espuesto en la precedente nota i en el informe recaido sobre ella,

Decreto:

El artículo 10 del Reglamento marítimo para evitar choques i abordajes dictado el 4 de Agosto del año proximo pasado será reemplazado por el que sigue, que comenzará a rejir desde el dia 1.° de Abril del presente año:

«Art. 10. Las embarcaciones abiertas i los buques pescadores de ménos de veinte toneladas de rejistro, cuando naveguen i no tengan en el agua sus redes, rastras o líneas, no estarán obligadas a llevar las luces de color de los costados; pero tendrán listo i a la mano un farol con un vidrio verde en un lado i uno rojo en el otro, i al acercarse otro buque, o a otro buque, mostrarán este farol en tiempo oportuno para impedir la colision, de tal modo que la luz verde no se vea por babor ni la roja por estribor.

Los incisos siguientes son aplicables solamente a los buques pescadores i a los botes que se encuentren en el mar frente a las costas de Europa al norte del cabo Finisterre.

a) Todos los buques i botes pescadores de mas de veinte toneladas, cuando naveguen i no se les exija por las reglas establecidas en este artículo llevar i mostrar las luces que en ellas se mencionan, llevarán i mostrarán las mismas luces que los demas buques.

b) Toda embarcacion que se encuentre pescando con redes flotantes mostrará dos luces blancas desde donde se vean mejor. Estas luces se colocarán de modo que la distancia vertical entre ellas no sea menor de un metro ochenta centímetros, ni mayor de tres metros, i la distancia horizontal, medida en la direccion de la quilla, no sea menor de un metro cincuenta centímetros ni mayor de tres metros. La luz inferior se colocará a proa de la

otra, i ambas en faroles construidos para alumbrar todo el horizonte i de fuerza suficiente para que se vean a tres millas, a lo ménos, en una noche oscura con atmósfera despejada.

c) Las embarcaciones ocupadas en pescar con líneas, cuando tienen éstas afuera, deberán llevar las mismas luces que las que se ocupan en pescar con redes de deriva.

d) Las embarcaciones que se encuentren pescando con líneas de anzuelos, rastras o cualquiera clase de redes de arrastre i se vean obligadas a pararse a consecuencia de haberse enredado sus redes en las rocas u otros obstáculos, mostrarán la luz i harán las señales de neblina que corresponden a un buque al ancla.

e) Los buques pescadores i embarcaciones abiertas pueden usar en cualquier tiempo destellos de luces, ademas de las luces que por este artículo están obligados a llevar i mostrar. Todos los destellos hechos por buques que se encuentren pescando con líneas de anzuelos, rastras o cualquiera clase de redes de rastrear, deberán hacerse por la popa del buque; pero cuando éste tenga amarradas sus redes por la popa, los destellos se harán por la proa.

f) Todo buque pescador o embarcacion abierta, cuando se encuentren al ancla despues de ponerse el sol i ántes de nacer, deberá exhibir una luz blanca visible desde todos los puntos del horizonte a una milla de distancia a lo ménos.

g) En tiempo de neblina, cerrazon o nieve, las embarcaciones que trabajan con redes de deriva, con líneas de anzuelos, rastras o cualquiera otra clase de redes de arrastre i las empleadas en pescar con líneas i que tengan éstas en el agua, deberán hacer sonar la bocina de neblina a intervalos no mayores de dos minutos i tocar la campana alternativamente.»

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

Cárlos Antúnez.

Santiago, 24 de Julio de 1893.

En vista de estos antecedentes,

Decreto:

Agréguese al Reglamento marítimo para evitar choques i abordajes de 4 de Agosto de 1884, los siguientes incisos en los artículos que a continuacion se espresan:

Art. 3.°—*(e)* A fin de asegurar que las luces de costado, roja i verde, proyecten una luz uniforme directamente a proa i hasta dos cuartas a popa de la cuadra de los respectivos costados i de que no se vean por sobre la proa misma del buque, las mencionadas luces roja i verde i sus pantallas se colocarán de manera que los rayos crucen la línea de la quilla del buque proyectado hácia adelante a una distancia razonable de la proa.

No se considerará que la luz roja o verde está fijada i arreglada en conformidad a los reglamentos sino en caso de estar fijada i escudada de tal modo que una línea tirada desde el lado esterior de la mecha al estremo delantero de la pantalla interna de tal luz forme un ángulo inferior a cuatro grados o lo mas aproximado a esto que sea practicable, con una línea tirada paralelamente a la quilla del buque desde el lado esterior de la mecha.

Art. 9.° Los buques a vapor esclusivamente empleados en el servicio de prácticos cuando se encuentren en operaciones de practicaje i no fondeados llevarán como complemento de las luces requeridas para todo buque de prácticos, a una distancia de ocho piés mas abajo que su luz blanca de tope, una luz roja visible en todo el horizonte, en noche oscura i atmósfera despejada a una distancia mínima de dos millas; debiendo llevar tambien las luces de color de costado que llevan los buques cuando están en movimiento.

Cuando esos buques estén desempeñando en su puesto su servicio de practicaje i encontrándose fondeados, llevarán como

adicion a la luz requerida para todos los buques de prácticos, la luz roja ya mencionada, pero no las luces de color de costado.

Queda sin efecto el decreto núm. 1,235, seccion 1.ª del 11 del actual.

Anótese, comuníquese, publíquese e insértese en el *Manual de Marino*.

MONTT.

Isidoro Errázuriz.

---

213. Choques i abordajes.—Se sustituye por otro el reglamento anterior.

Santiago, 29 de Setiembre de 1894.

En vista de estos antecedentes i de la adjunta nota del Ministro de Relaciones Esteriores, en que comunica que el Gobierno de S. M. B., por órgano de su Ministro Diplomático, insta al Gobierno de Chile para que acepte las modificaciones introducidas por aquél i aprobadas por las demas potencias estranjeras en el Reglamento para evitar colisiones en el mar acordado definitivamente por el Congreso Internacional de Washington,

Decreto el siguiente

Reglamento para impedir colisiones en el mar, segun fué finalmente adoptado por la Gran Bretaña

DISPOSICIONES PRELIMINARES

El presente Reglamento será observado por todo bajel en alta mar i aguas adyacentes navegables para buques de alta mar.

Todo buque de vapor que se encuentre a la vela, i no a

vapor, se considerará como buque de vela, i todo buque que navegue a vapor, ya lleve velas o nó, se considerará como buque a vapor.

La palabra «vapor» comprende todo buque impelido por maquinaria.

Un buque está en «marcha» para los efectos de este Reglamento, cuando no está al ancla, amarrado a tierra o varado.

REGLAMENTO CONCERNIENTE A LUCES, ETC.

La palabra «visible,» en este Reglamento, cuando se aplica a luces, significará visibles en noches oscuras con atmósfera despejada.

Art. 1.° Las reglas concernientes a luces se cumplirán en toda clase de tiempo desde la puesta de sol hasta su salida, i durante este intervalo no se exhibirá otra alguna luz que pudiera ser confundida con las luces prescritas.

Art. 2.° Todo buque a vapor, estando en marcha, llevará:

a) En o al frente del palo trinquete o, si ni tuviere palo trinquete, en la parte de proa del buque a una altura sobre el casco no menor de veinte piés (6 m.) i si la manga del buque excediera de veinte piés, a una altura en tal caso sobre el casco no menor que una manga del buque, (de modo, sin embargo, que no es de rigor que la luz se lleve a mayor altura sobre el casco que cuarenta piés (12 m.) una luz blanca brillante dispuesta de modo que su irradiacion sea uniforme i no interrumpida sobre un arco del horizonte de veinte cuartas del compas, i fijada de modo que arroje la luz de diez cuartas a cada lado del buque, es decir, desde la proa directamente hasta dos cuartas a popa de la cuadra, a cada lado i de tal naturaleza que pueda ser visible a una distancia de cinco millas a lo ménos;

b) En el lado del estribor una luz verde fijada de modo que ilumine con uniformidad i sin interrupcion un arco del horizonte de diez cuartas del compas i dispuesta de modo que arroje la luz desde la proa hasta dos cuartas a popa de la cuadra al lado

de estribor, i de tal naturaleza que pueda ser visible, a la distancia de dos millas a lo ménos;

c) En el lado de babor una luz roja dispuesta de modo que ilumine sin interrupcion un arco del horizonte de diez cuartas del compas, fijada de modo que arroje la luz desde directamente a proa hasta dos cuartas a proa de la cuadra al lado de babor i de tal naturaleza que pueda ser visible a la distancia de dos millas a lo ménos;

d) Las dichas luces de costado, verde i roja, llevarán pantallas al lado de adentro que proyecten tres piés (92 cm.) a lo ménos por delante de la luz, para impedir que estas luces sean vistas a traves de la proa;

e) Un buque a vapor, en marcha, podrá llevar una luz blanca adicional, semejante en construccion a la luz mencionada en la subdivision *(a)*. Estas dos luces se colocarán de tal modo en líneas con la quilla que una quede, a lo ménos, a quince piés (4.6 m) mas alta que la otra, i en tal posicion, con referencia una a otra, que la luz mas baja esté delante de la otra.

La distancia vertical entre estas luces no será menor que la distancia horizontal.

Art. 3.° Un buque a vapor, cuando lleve otro buque a remolque, llevará, ademas de sus luces de costado, otras dos luces blancas brillantes en línea vertical una sobre otra i a no ménos distancia de seis piés (1.80 m) una de otra, i cuando remolcare mas de un buque, llevará una luz brillante, adicional, a seis piés mas arriba o mas abajo que las otras, si es que la lonjitud de la carta medida desde la popa de la última embarcacion remolcada, excediere de seiscientos piés (183 m).

Cada una de estas luces será de la misma construccion i naturaleza i se llevará en la misma posicion que la luz blanca mencionada en el artículo 2 *(a)*, escepto la luz adicional, la cual podrá llevarse a una altura sobre el casco que no sea menor de catorce piés (4.25 m).

Dicho buque a vapor podrá llevar una luz blanca pequeña por detras de la chimenea o del palo mesana, para que pueda go-

bernar por ella el buque remolcado, pero esta luz no ha de ser visible a proa de la cuadra.

Art. 4.° *a)* Un buque que, por cualquier accidente, haya perdido su gobierno, llevará a la misma altura que la luz blanca mencionada en el artículo 2 *(a)*, donde mejor puedan ser vistas, i, si fuese buque de vapor, en lugar de esa luz, dos luces rojas, en línea vertical una sobre otra a no menor distancia de seis piés una de otra, i de tal naturaleza que pueden ser visibles en todo el horizonte a una distancia de dos millas a lo ménos; i de dia llevará, en una línea vertical, una sobre otra, a una distancia no menor de seis piés una de otra, i donde mejor puedan ser vistas dos bolas o formas negras cada una de dos piés (61 cm) de diámetro.

b) Un buque empleado en tender o recojer un cable telegráfico, llevará, en la misma posicion que la luz blanca mencionada en el artículo 2 (*a*), i si fuere buque de vapor, en lugar de esa luz, tres luces en línea vertical, una sobre otra i distante no ménos de seis piés. La mas alta i la mas baja de estas luces serán rojas, i la del medio blanca; i serán de tal naturaleza que puedan ser visibles en todo el horizonte a una distancia de dos millas a lo ménos. De dia, llevará, en una línea vertical a lo ménos seis piés una de otra, i donde mejor puedan ser vistas tres formas de dos piés de diámetro a lo ménos de las cuales la mas alta i la mas baja serán de forma globular i de color rojo i la del medio de forma de diamante i blanca.

c) Los buques a que se refiere este artículo, cuando estén parados, no llevarán las luces de costado, pero las llevarán cuando estén en marcha.

d) Las luces i formas cuya exhibicion se prescribe en este artículo han de ser consideradas por otros buques como señales de que el buque que las exhibe no puede gobernar, i que por consiguiente no puede quitarse del camino.

Estas señales no son las de buques en peligro i que requieren ausilio. De estas señales se tratará en el artículo 31.

Art. 5.° Un buque de vela en marcha i todo buque remolca-

do, llevará las mismas luces prescritas por el artículo 2.° para un buque de vapor en marcha, con escepcion de las luces blancas, mencionadas en él, las cuales jamas llevará.

Art. 6.° Cuando, como en el caso de buques pequeños en marcha con mal tiempo, no puedan instalarse las luces de costado verde i roja se mantendrán estas luces a la mano encendidas i listas; i, al aproximarse otro buque o a otro buque, se exhibirán en sus respectivos lados a tiempo oportuno para impedir colision, de la manera que sean mas visibles i de modo que la luz verde no pueda ser visible al lado de babor ni la roja al de estribor, ni cuando sea practicable, a mas de dos cuartas a popa de sus lados respectivos.

Para que el uso de estas luces portátiles sea mas seguro i fácil, los faros que las contengan se pintarán estrictamente del color de la luz que respectivamente contengan, i dichos faroles estarán provistos de las debidas pantallas.

Art. 7.° Los bajeles de vapor de ménos de cuarenta i las embarcaciones a remo o vela de ménos de veinte toneladas de rejistro, respectivamente, i los botes de remos, estando en marcha no estarán obligados a llevar las luces mencionadas en el artículo 2.° (*a*), (*b*) i (*c*), pero si no las llevasen estarán provistos de las siguientes luces:

1.° Los bajeles de vapor de ménos de cuarenta toneladas llevarán:

a) En la parte de proa del bajel o en el frente de la chimenea donde mejor sea vista, i a una altura sobre la regala no menor de nueve piés (2.75 m.), una luz blanca brillante construida e instalada como se prescribe en el artículo 2.° (*a*) i de tal naturaleza que pueda ser visible a una distancia de dos millas a lo ménos;

b) Luces verde i roja construidas e instaladas como se prescribe en el artículo 2.° (*b*) i (*c*) i de tal naturaleza que pueda ser visible a una distancia de una milla a lo ménos, o un farol combinado que muestre luz verde i luz roja directamente desde proa hasta dos cuartas a popa de la cuadra en sus respectivos

lados. Dicho farol irá no ménos de tres piés (91 cent.) por debajo de la luz blanca;

2.° Las embarcaciones pequeñas de vapor, tales como llevan los buques de alta mar podrán llevar la luz blanca a ménos de nueve piés de la regala, pero se llevará mas alta que el farol de combinacion mencionado en la subdivision 1 (*b*);

3.° Las embarcaciones a remos i velas, de ménos de veinte toneladas, tendrán listo i a la mano un farol con vidrio verde a un lado i rojo al otro, el cual al aproximarse otro buque o a otro buque, se exhibirá a tiempo oportuno para impedir colision, de modo que la luz verde no se vea del lado de babor ni la roja del lado de estribor.

4.° Los botes de remo, ya estén a remo o vela, tendrán listo i a mano un farol que muestre luz blanca, el cual se exhibirá temporalmente i con oportunidad para impedir colision.

Las embarcaciones a que se refiere este artículo no estarán obligadas a llevar las luces prescritas en el artículo 4.° *(a)* i en en el artículo 11, último párrafo.

Art. 8.° Los bajeles de prácticos, estando ocupados en su puesto en servicio de practicaje no exhibirán las luces prescritas para otros buques, sino que llevarán una luz blanca al tope, visible en todo el horizonte i tambien exhibirán una luz de llamarada o luces de llamaradas a cortos intervalos que nunca excederán de quince minutos.

Al aproximarse otro buque, o a otro buque, tendrán sus luces de costado encendidas, listas para usarlas, i las harán destellar o las exhibirán a cortos intervalos para indicar la direccion que llevan, pero no mostrarán luz verde al lado de babor ni roja al lado de estribor.

Todo bajel de práctico de tal clase que necesite ir al costado de un buque para suministrar un práctico, podrá exhibir la luz blanca en lugar de llevarla al tope, i podrá tenerla a la mano, lista para usarla, en lugar de las luces de color arriba mencionadas, un farol con vidrio verde a un lado i vidrio rojo al otro, para usarlo como queda prescrito mas arriba.

Los bajeles de prácticos cuando no están ocupados en su puesto en servicio de practicaje, llevarán luces similares a las de otros bajeles de su mismo tonelaje.

Art. 9. (*)

Art. 10. Todo buque que va viéndose alcanzado por otro exhibirá, por la popa, al otro buque, una luz blanca o una luz de llamarada.

La luz blanca que debe exhibirse en virtud de este artículo podrá ser fija i llevada en farol, pero en tal caso el farol debe ser construido, instalado i escudado de modo que muestre una luz no interrumpida sobre un arco de horizonte de 12 cuartas del compas, a saber, 6 cuartas directamente desde popa a cada lado del buque, de modo que sea visible a la distancia de una milla a lo ménos. Esta luz se llevará lo mas cerca posible al mismo nivel que las luces de costado.

Todo buque de ménos de 150 piés (46 m.) estando al ancla, cargará en la parte de proa, donde mejor puede verse, pero a una altura que no exceda de 20 piés (6 m.) sobre el casco, una luz blanca, en un farol de tal modo construido que muestre una luz clara, uniforme i no interrumpida, visible en todo el horizonte a una distancia de una milla a lo ménos.

Un buque de 150 piés (46 m.) o mas de lonjitud, estando al ancla, llevará en la parte de proa del buque, a una altura no menor de 20 piés (6 m.) ni mayor de 40 piés (12 m.) sobre el casco, una luz semejante en o cerca de la popa del buque, i a una altura que no sea menor de 15 piés (4.60 m.) mas abajo que la luz de proa, otra luz semejante.

Se tomará como lonjitud de un buque la que aparezca del certificado de rejistro.

(*) El artículo 9 del testo de Washington, con referencia a las luces de las embarcaciones pescadoras ha sido omitido, porque se ha resuelto tratar de este asunto separadamente. La numeracion de los artículos subsiguientes no se ha alterado, apesar de esta omision, por crcerse que seria mas conveniente mantener los números asignados en la conferencia de Washington.

Un buque varado en o cerca del paso regular llevará la luz o luces anteriores i las dos luces rojas prescritas por el artículo 4 *(a.)*

Art. 12. Si fuese necesario para llamar la atencion i aparte de las luces que por este Reglamento está obligado a cargar, podrá exhibir todo buque luz de llamarada o usar cualquiera señal que no pueda ser confundida con la señal de ausilio.

Art. 13. Este Reglamento no se opone a ninguna clase de reglas especiales dictadas por el Gobierno de alguna nacion, con respecto a luces adicionales de estacion i señales para dos o mas buques de guerra o para buques que vayan en convoi, ni a la exhibicion de señales de reconocimiento adoptadas por navieros, que hayan sido autorizadas por sus respectivos Gobiernos i debidamente rejistradas i publicadas.

Art. 14. Un buque de vapor que vaya a vela solamente, pero que tiene izada su chimenea, llevará durante el dia a proa, donde mejor pueda verse, una bola negra o forma de 2 piés (61 centímetros) de diámetro.

II

SEÑALES DE SONIDOS EN TIEMPO DE NIEBLA, ETC.

Art. 15. Todas las señales prescritas en este artículo para buques en marcha serán hechas:

1. Por «buques a vapor» con el pito o sirena.

2. Por «buques de vela i buques remolcados» con el cuerno de niebla.

Las palabras «soplido prolongado» usadas en este artículo es un soplido de 4 a 6 segundos de duracion.

Todo buque de vapor deberá estar provisto de un pito o sirena sonado por vapor o por algun medio equivalente al vapor, colocado de tal modo que el sonido no sea interceptado por ninguna obstruccion, i de un cuerno de niebla eficaz, que será

sonado por medios mecánicos i tambien de una campana (*) eficaz. Un buque de vela de 20 toneladas de rejistro, o mayor, estará provisto de cuerno de niebla i campana semejantes.

En niebla, neblina, nevada, gruesas lluvias, ya sea de dia o de noche, se emplearán las señales prescritas en este artículo, como sigue, a saber:

a) Todo buque a vapor con viada hará a intervalos que no excedan de 2 minutos un soplido prolongado.

b) Todo buque a vapor en marcha, pero con máquina parada i sin viada, hará a intervalos que no excedan de 2 minutos, 2 soplidos prolongados, con un intervalo de un segundo entre ellos.

c) Todo buque de vela en marcha hará, a intervalos que no excedan de un minuto, cuando está de la vuelta de estribor, un soplido, cuando está de la vuelta de babor, 2 soplidos en sucesion; i con el viento a popa de la cuadra, 3 soplidos en sucesion.

d) Todo buque, estando al ancla, tocará la campana rápidamente, a intervalos que no excedan de un minuto, por un espacio de tiempo como de 5 segundos.

e) Todo buque, al ancla en el mar, cuando no se encuentra en el fondeadero regular i cuando su posicion sea tal que constituya un obstáculo para los buques en marcha, hará, si es de vapor, a intervalos que no excedan de dos minutos, dos soplidos prolongados con su pito o sirena, seguidos de repique de campana, o si es buque de vela, a intervalo de un minuto, dos soplidos con su cuerno de niebla seguidos de repiques de campana.

f) Todo buque, cuando esté remolcando, hará en lugar de las señales prescritas en las subdivisiones *a* i *c* de este artículo a intervalos que no excedan de dos minutos, tres soplidos en sucesion, a saber: un soplido prolongado seguido de dos soplidos

(*) En todos los casos en que este Reglamento exije el uso de campana, podrá sustituirse un tambor en los buques turcos o un *gong*, donde estos artículos se usan a bordo de bajeles pequeños de alta mar.

cortos. Un buque remolcado podrá hacer esta señal pero no otra alguna.

g) Todo buque a vapor, deseando decir a otro: «Mi buque no tiene viada, Ud. tendrá que pasarme a tientas» podrá hacer tres soplidos en sucesion, a saber: corto, largo, corto con intervalo como de un segundo entre ellos.

h) Todo buque ocupado en tender o recojer un cable telegráfico, al oir la señal de niebla de un buque que se aproxima, hará en contestacion tres soplidos prolongados en sucesion.

i) Todo buque en marcha que se encuentre imposibilitado de quitarse del camino de un buque que se aproxima i que por haber perdido su gobierno o por no poder gobernar como lo requiere este Reglamento, al oir la señal de niebla del buque que se aproxima, hará cuatro soplidos cortos en sucesion.

Los bajeles de vela i embarcaciones de ménos de 20 toneladas de rejistro no estarán obligados a hacer las espresadas señales, pero si no las hicieren harán alguna otra señal de sonido eficaz a intervalos que no exceden de un segundo.

DEL ANDAR DE LOS BUQUES EN TIEMPO DE NIEBLAS, ETC.

Art. 16. Todo buque en niebla, neblina, nevada o lluvia gruesa, irá a un andar moderado, con la cautela exijida por las circunstancias i condiciones reinantes. Todo buque a vapor, oyendo aparentemente por a proa de la cuadra la señal de niebla de un buque cuya posicion no esté averiguada, en cuanto las circunstancias del caso lo permitan, parará su máquina i en seguida navegará con cautela hasta que haya cesado todo peligro de colision.

III

REGLAS DE GOBIERNO I NAVEGACION

Disposiciones preliminares sabre el riesgo i colision

El riesgo de colision deberá preverse cuando las circunstancias lo permitan, observando cuidadosamente la demarcacion del compas del buque que se aproxima. Si la demarcacion no altera sensiblemente deberá presumirse que tal peligro existe.

Art. 17. Cuando dos buques de vela se aproximan uno a otro, de modo que exista riesgo de colision, uno de ellos se quitará del camino del otro, a saber:

a) Todo buque que va a un largo se quitará del camino del otro buque que va ceñido al viento.

b) Todo buque que va ceñido de la vuelta de babor se quitará del camino de otro buque que va ceñido de la vuelta de estribor.

c) Cuando ámbos van a un largo con el viento a diferentes costados, el buque que tiene el viento al costado de babor se quitará del camino del otro.

d) Cuando ámbos van a un largo con el viento al mismo costado el buque que esté a barlovento se quitará del camino del que está a sotavento.

e) Todo buque con el viento en popa se quitará del camino del otro buque.

Art. 18. Cuando dos buques a vapor se van encontrando directamente, o casi directamente, de modo que exista riesgos de colision, cada uno alterará su rumbo a estribor de modo que cada uno pueda pasar por babor del otro.

Este artículo solo se aplica a los casos en que los buques van encontrándose directamente, o casi directamente, de tal manera que exista riesgo de colision, i no se aplica a dos buques que

deben pasar libres uno de otro si ámbos conservan sus respectivos rumbos.

Ademas solo se aplica este artículo cuando cada uno de los dos buques van de proa, o casi de proa, en otras palabras, a los casos en que, de dia, cada uno de los buques ve los palos del otro en línea, o casi en línea con los propios i de noche a los casos en que cada buque se encuentra en una posicion tal que ve las dos luces de costado de otro.

No se aplica de dia a los casos en que un buque ve a otro a proa cruzando su propio rumbo o de noche, a los casos en que la luz roja de un buque está opuesta a la luz roja del otro o cuando la luz verde de un buque está opuesta a la luz verde, del otro, o cuando se ve a proa una luz roja, sin la luz verde, o la luz verde sin la luz roja, o cuando se ven ámbas luces verde i roja, en cualquiera direccion que no sea a proa.

Art. 19. Cuando dos buques a vapor van cruzándose, de modo que existe riesgo de colision, el buque que tenga al otro por su lado de estribor, se quitará del camino del otro.

Art. 20. Cuando un buque a vapor o un buque de vela marchan en todas direcciones que exista riesgo de colision, el buque a vapor se quitará del camino del buque de vela.

Art. 21. Cuando, en conformidad a este Reglamento, uno de dos buques debe quitarse del camino, el otro conservará su rumbo i andar.

Cuando por razon de tiempo cerrado u otras causas, un buque se encuentra tan próximo que la colision no puede evitarse por la accion única del buque a quien corresponde ceder el paso, él tambien obrará como mejor ayude para impedir la colision, cumpliendo las obligaciones i sujeto a las responsabilidades establecidas en los artículos 27 i 29.

Art. 22. Todo buque obligado por este Reglamento a quitarse del camino de otro buque, evitará, si las circunstancias del caso lo permiten, cruzar por la proa del otro.

Art. 23. Todo buque a vapor obligado por este Reglamento

a quitarse del camino de otro buque, al aproximarse a él si fuere necesario, disminuirá su andar, o parará, o dará atras.

Art. 24. No obstante cualquiera prescripcion de este Reglamento, todo buque que alcanzare a otro, se quitará del camino del buque alcanzado.

Todo buque que vaya alcanzando a otro buque desde cualquiera direccion de mas de dos cuartas a popa de la cuadra, es decir, en tal posicion respecto del buque a que va alcanzando, que de noche le fuese imposible ver ninguna de las luces de costado de ese buque, se reputará un buque alcanzador; i ninguna alteracion subsiguiente de la demarcacion entre los dos buques convertirá al buque alcanzador en buque cruzador dentro del significado de este Reglamento, ni lo exonerará de la obligacion de mantenerse libre del buque alcanzado hasta que éste haya pasado del todo libre.

Como de dia, el buque alcanzador no podrá siempre saber con seguridad si se encuentra a proa o a popa de esta direccion desde el otro buque; deberá, si tuviere duda, presumir que él es buque alcanzador i quitarse del camino.

Art. 25. En canales estrechos todo buque a vapor deberá, cuando no sea seguro i practicable, mantenerse del lado del paso o medianía del canal que queda al costado de estribor de dicho buque.

Art. 26. Los buques de vela en marcha se quitarán del camino de los barcos de vela o embarcaciones menores que se encuentren pescando con redes, o líneas, o rastras. Esta disposicion no dará a ningun barco o bote ocupado en pescar el derecho de obstruir el paso usado por otros buques que no sean barcos o botes pescadores.

Art. 27. Al obedecer e interpretar estos Reglamentos, se tendrá debidamente en cuenta todos los peligros de navegacion i colision, i tambien cualesquiera circunstancias especiales que puedan hacer necesario apartarse de este Reglamento para evitar un peligro inmediato.

SEÑALES DE SONIDO PARA BUQUES A LA VISTA UNO DE OTRO

Art. 28. Las palabras «soplido corto» usadas en este artículo significarán un soplido como de un segundo de duracion.

Cuando los buques están a la vista uno de otro, un buque a vapor en marcha al tomar cualquier rumbo autorizado o requerido por este Reglamento, indicará dicho rumbo por las siguientes señales hechas con su pito o sirena, a saber:

Un soplido corto significará: «Estoi dirijiendo mi rumbo sobre estribor.»

Dos soplidos cortos significarán: «Estoi dirijiendo mi rumbo sobre babor.»

Tres soplidos cortos significarán: «Mis máquinas van atras a toda fuerza.»

DISPOSICION COMUN A LA OBSERVANCIA DE LAS REGLAS PRECEDENTES

Art. 29. Ninguna escusa exonerará en este Reglamento a buque alguno, o a su dueño, o a su capitan, o a su tripulacion de las consecuencias de cualquier neglijencia en llevar luces i señales, o de cualquiera neglijencia de vijilancia, o de la neglijencia en cualquiera precaucion que requiera la práctica ordinaria de los marinos o las circunstancias tambien especiales del caso.

RESERVA DE REGLAS PARA PUERTOS I NAVEGACION INTERIOR

Art. 30. Este Reglamento no se opone a las reglas especiales debidamente establecidas por la autoridad local relativas a la navegacion de un puerto, rios o aguas interiores.

IV

SEÑALES DE AUSILIO

Art. 31. Cuando un buque se encuentra en peligro i requiera ausilio de otros buques o de tierra, empleará las siguientes señales, a saber:

De dia

1.ª Un cañonazo u otra señal esplosiva, disparado a intervalos como de un minuto;

2.ª La señal de peligro del Código Internacional indicada por N C;

3.ª La señal distante que consiste en una bandera cuadrada con una bola o algo parecido a bola, mas arriba o mas abajo de aquella; i

4.ª Un sonido continuado mediante cualquier aparato de señales de niebla.

De noche

1.ª Un cañonazo u otra señal esplosiva, disparado a intervalos como de un minuto;

2.ª Llamas en el buque, como un barril de alquitran, un barril de aceite, etc., etc.;

3.ª Cohetes o granadas que arrojen estrellas de cualquier color o clase, disparados uno a la vez, a intervalos cortos; i

4.ª Un sonido continuado mediante cualquier aparato de señales para niebla.

El presente Reglamento comenzará a rejir desde 1.º de Marzo de 1895.

Anótese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

S. Aldunate B.

---

214. Choques i abordajes.—Se suspende la vijencia del último reglamento dictado.

Santiago, 22 de Febrero de 1895.

En vista de estos antecedentes,

Decreto:

Suspéndese, hasta nueva resolucion, la vijencia del Reglamento para evitar colisiones en el mar, dictado por decreto supremo, número 1,614, de 29 de Setiembre último; quedando, en consecuencia, sin efecto lo prescrito en el inciso último, que fijó el 1.° de Marzo del presente año como fecha inicial de dicha vijencia.

Anótese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Cárlos Rivera Jofré.

---

215. Arqueo de buques de comercio.—Se dicta el reglamento para el arqueo de los buques de comercio.

Santiago, 21 de Julio de 1886.

En virtud de lo dipuesto en los artículos 12 i 140 de la lei de Navegacion de 24 de Junio de 1878, decreto el siguiente

Reglamento para el arqueo de los buques de comercio

Art. 1.° Para los efectos espresados en las leyes i reglamentos, los buques de comercio, tanto nacionales como estranjeros, se arquearán segun las reglas siguientes.

REGLA PRIMERA

PARA LOS BUQUES VACÍOS

Medicion de la eslora

Art. 2.° Para determinar el tonelaje de los buques que tengan una o mas cubiertas, se tomará la eslora.

En la cubierta superior cuando tengan una o dos cubiertas.

En la segunda cubierta, contando desde la bodega, en los que tengan mayor número.

Esta eslora se medirá en la cara superior de la cubierta del arqueo, en línea recta, desde la parte de adentro del forro interior inmediato a la roda hasta la cara proel de la gambota central de popa, o bien el forro que haya sobre dicha gambota; deduciendo de esta lonjitud, a proa, el aumento correspondienre al lanzamiento de la roda en el espesor del tablon de la cubierta, i a popa, el correspondiente al lanzamiento de la gambota central, en el espesor de dicho tablon, i a mas del tercio de la vuelta del bao.

Division de la eslora

Art. 3.° A fin de calcular las áreas de las diferentes secciones trasversales que son necesarias para establecer el volúmen interior de un buque, la eslora, determinada segun el artículo anterior, se dividirá conforme a la tabla siguiente:

Eslora total de las buques

	Núm. de divisiones
1.ª clase, de 15.m. o ménos	4
2.ª clase, de 15.m. esclusive a 37m. inclusive	6
3.ª clase, de 37.m. esclusive a 55m. inclusive	8
4.ª clase, de 55.m. esclusive a 69m. inclusive	10
5.ª clase, de 69.m. para arriba	12

Puntales de las secciones trasversales

Art. 4.° En cada una de las divisiones de la eslora, se medirá el puntal a la altura de cada seccion desde el forro del fondo contiguo a la sobrequilla hasta la cara inferior de la cubierta del arqueo, deduciendo del puntal así obtenido el tercio de la vuelta del bao.

Division de los puntales

Art. 5.° Los puntales de todas las secciones trasversales se dividirán en cuatro partes iguales cuando el de la seccion central sea de cinco metros a lo ménos, i en seis partes iguales cuando exceda de cinco metros.

Mangas de las secciones trasversales

Art. 6.° En cada uno de los puntos de division del puntal de cada seccion (comprendidos los puntos estremos) se medirá la manga del buque de forro a forro.

Cada manga se numerará 1, 2, 3, etc., contando desde la cubierta de arqueo, i se multiplicarán cuando el puntal sea de cinco metros o ménos,

Por 1, las mangas núms. 1 i 5 (puntos estremos.)
Por 4, las mangas núms. 2 i 4.
Por 2, las mangas núm. 3.
Cuando el puntal sea de mas de cinco metros:
Por 1, las mangas núms. 1 i 7 (puntos estremos.)
Por 4, las mangas núms. 2, 4 i 6.
Por 2, las mangas núms. 3 i 5.

Areas de las secciones trasversales

Art. 7.° La suma total de los productos así obtenidos, se

multiplicará por el tercio de la distancia entre las divisiones del puntal, lo que dará el área de cada seccion.

Volúmen bajo la cubierta de arqueo

Art. 8.° Las secciones trasversales se numerarán 1, 2, 3, etc., principiando desde proa, i se multiplicarán:

La primera i última por..	1
La de los números pares por..	4
La de los números impares (escepto la primera i última) por	2

El total de los productos, multiplicado por el tercio del intervalo entre las secciones, dará en metros cúbicos el volúmen del espacio medio. I este volúmen, dividido por 2.83, dará el tonelaje del espacio bajo la cubierta de arqueo. (1)

Buques sin cubierta

Art. 9.° En los buques sin cubierta el canto inferior de la regala se considerará como el límite del espacio que habrá de medirse. La eslora se medirá i dividirá como si hubiese una cubierta a la altura de dicha regala, i los puntales de las secciones correspondientes a cada punto de division de la eslora, se tomarán desde el forro o varengas hasta unos cordeles que se tenderán de uno a otro costado en los puntos de division.

Buques de mas de dos cubiertas

Art. 10. Cuando el buque tenga una tercera cubierta, el volúmen comprendido entre ésta i la de arqueo se determinará de la manera siguiente:

(1) El factor 2.83 es la unidad de la tonelada de arqueo, cuya capacidad es de m. 2,830.

REGLA SEGUNDA

PARA LOS BUQUES CARGADOS

Art. 15. Cuando los buques tengan su cargamento a bordo, o cuando por cualquier inconveniente no puedan arquearse por la regla primera, se operará del modo siguiente:

La eslora se medirá en la cubierta superior, desde el canto esterior del alefriz de la roda hasta la cara de popa del codaste; deduciendo de ella la distancia que haya desde esta cara de popa, al punto de encuentro de la bovedilla con el alefriz del codaste.

Se medirá tambien en la misma cubierta la mayor manga hasta fuera de las cintas.

En seguida se marcará en el esterior de ambos costados, juntamente en el lugar de la mayor manga hallada en direccion perpendicular al plano lonjitudinal, la altura de la cubierta superior i se pasará por debajo de la quilla una cadena que vaya de uno a otro de los puntos marcados, la que dará la circunferencia del buque.—A la mitad de esta circunferencia se agregará la mitad de la mayor manga; se elevará la suma al cuadrado; el resultado se multiplicará por la eslora, i este producto por el factor 0.^{m}17, si el buque es de madera, i por 0.^{m}18, si es de fierro.

Este último producto dará el volúmen en metros cúbicos i se obtendrá el tonelaje dividiéndolo por 2.83.

Si sobre la cubierta superior existen toldilla, castillo, saltillos, cámaras, carrozas o cualquier otro espacio cerrado, se determinará su tonelaje multiplicando entre sí el largo, ancho i alto medios i dividiendo el producto por 2.83.

REGLA TERCERA

DEDUCCIONES PARA LOS BUQUES DE VAPOR

Principio jeneral de la deducion

Art. 16. En los buques movidos por vapor o por cualquier otro poder mecánico que exija un departamento para las máquinas, se hará ademas de las deducciones establecidas para los de velas, la deduccion de lòs espacios ocupados por el aparato motor i los necesarios para sus funciones, como ser los túneles de las hélices, etc., i asimismo los espacios de las carboneras, cuando éstas estén establecidas permanentemente i de tal manera dispuestas que el carbon se vacie inmediatamente en el lugar que ocupen las máquinas.

Máximum de la deduccion

En ningun caso esta deduccion será mayor que el cincuenta por ciento del tonelaje total.

Remolcadores

Para los buques a vapor, destinados esclusivamente al remolque, la deduccion será uniformemente de un 50 por ciento.

Sitio de la máquina i carboneras

Art. 17. Segun la disposicion de la máquina i carboneras, se procederá a medir los sitios que ocupen, como asimismo los necesarios, para que pueda funcionar dicha máquina, ya sea midiéndolos en conjunto, o separadamente.

Si los espacios que han de medirse forman secciones trasver-

sales que se estiendan de uno a otro costado del buque, se operan rá como sigue:

1.° Se medirá el largo del espacio a la mitad de su altura, i este largo se dividirá en dos partes iguales. En seguida se medirán, hasta la altura de la cubierta que cubra la máquina i carboneras i segun las reglas establecidas en los artículos 4, 5 i 6, las secciones trasversales de dicho espacio, al medio de su largo i a sus dos estremos.

El área de la seccion del medio se multiplicará por 4 i a este producto se agregarán las áreas de las otras dos secciones. Esta suma, multiplicada por el tercio del intervalo entre las secciones, dará el volúmen del espacio.

2.° Si los espacios que hayan de medirse forman capacidades distintas o limitadas en todo sentido, por mamparos, el volúmen de cada uno de ellos se obtendrá multiplicando entre sí el largo, ancho i alto medios.

Espacios superiores

Art. 18. Cuando sobre la cubierta que cubre la máquina i carboneras haya otras cubierta i parte de los espacios que comprendan sirvan para las funciones de la máquina, depósito de carbon o para dar acceso al aire o a la luz, su volúmen se obtendrá multiplicando entre sí el largo, ancho i alto medios.

Túneles de los ejes de las hélices

Art. 19. El volúmen del túnel o túneles de los ejes de las hélices, se obtendrá por el producto del largo, ancho i alto medios.

Tonelaje neto

Art. 20. Se sumarán los volúmenes de los espacios cuya deduccion está autorizada, i el total, dividido por 2.83, se deducirá

del tonelaje calculado, conforme a las reglas 1.ª i 2.ª, siendo el resultado el tonelaje neto o de rejistro de los buques de vapor.

Cambio de destino de los espacios interiores

Art. 21. Cuando los espacios destinados para la máquina o combustible se empleen en otros usos, su tonelaje se agregará al tonelaje neto del buque.

DISPOSICIONES VARIAS

BUQUES CHILENOS

Art. 22. Las disposiciones relativas a los buques vacíos se aplicarán a los de construccion nacional o estranjera que sean admitidos en la matrícula de la marina mercante chilena.

Los buques que tengan sus bodegas obstruidas o que por cualquiera otra circunstancia no puedan arquearse con arreglo a dichas disposiciones, lo serán por la regla 2.ª En tal caso, sus dueños tendrán derecho de solicitar un nuevo arqueo, cuando puedan presentarlos vacíos, debiendo la Comandancia Jeneral de Marina, previa cancelacion del anterior, espedirles el nuevo certificado de matrícula correspondiente.

Art. 23. Todo buque nacional arqueado, segun este Reglamento, tendrá su tonelaje neto o de rejistro visiblemente esculpido o marcado en su bao principal.

Art. 24. Cuando los propietarios o capitanes introduzcan variaciones en las disposiciones interiores de los buques que hayan sido arqueados segun el presente Reglamento, darán oportuno aviso a la autoridad marítima respectiva, la que los arqueará nuevamente, en su totalidad o en parte, en caso de que las variaciones hechas alteren su tonelaje. Cuando estas variaciones se hicieren en el estranjero, el aviso se dará tan pronto como se llegue a un puerto de la República. Alterado el tonelaje, se renovará el certificado de la matrícula.

Los contraventores a lo dispuesto en los dos artículos precedentes incurrirán en una multa de cien pesos, que será impuesta por la autoridad marítima a beneficio del hospital del puerto donde se imponga la multa.

BUQUES ESTRANJEROS

Art. 25. Salvo convenciones internacionales sobre la materia, los buques estranjeros serán arqueados por la regla 2.ª, siempre que por las autoridades marítimas se crea necesario rectificar su arqueo.

PERITOS DE ARQUEO

Art. 26. Solo los gobernadores marítimos, o sus ayudantes bajo la responsabilidad de aquellos, podrán practicar el arqueo de naves; i una vez hecha la operacion, remitirán a la Comandancia Jeneral de Marina certificados con arreglo a los formularios que se acompañan al presente Reglamento i ademas una minuta de las medidas i cálculos a que haya dado lugar el arqueo.

Art. 27. Las mismas autoridades llevarán un libro en que asentarán el contenido de cada certificado, i las medidas i cálculos a que haya dado lugar el arqueo, con espresion de su fecha.

ARANCEL DE ARQUEO

Art. 28. La remuneracion que las naves arqueadas deben pagar a los Gobernadores marítimos, cuando la medida se hace por la regla *primera*, es la siguiente:

Buques de vela		de 25 a 200	toneladas...........	$ 20
Id.	id.	de 201 a 500	id..............	30
Id.	id.	de 501 a 700	id..............	40
Id.	id.	de 701 o mas	id..............	50

Vapores	de 25 a 200 toneladas	$	30
Id.	de 201 a 500 id.		40
Id.	de 501 a 700 id.		50
Id.	de 701 o mas		60

Si la medida se hace por la regla *segunda*, la remuneracion será un 25% inferior.

Tómese razon, comuníquese i publíquese con los formularios e instrucciones anexos.

SANTA MARÍA.

Cárlos Antúnez.

Nota.—Los formularios e instrucciones a que esta disposicion se refiere se encuentran publicados en el tomo III del *Manual del Marino.*

II

DISPOSICIONES VARIAS

216. Subvenciones a vapores i telégrafos.—Partida 35 del presupuesto del Ministerio de lo Interior, durante el año de 1896.

Item 1	Para subvencionar a los vapores que hacen la navegacion de la laguna de Llanquihue. Lei de 26 de Julio de 1877 i decreto de 22 de Enero de 1894	4,800
» 2	Subvencion a la Compañía Sud-Americana de Vapores por el mantenimiento de las líneas de Vapores a Panamá, Callao i Puerto Montt. Lei de presupuestos de 1884 i decreto de 21 de Mayo de 1895	125,000

Item	3	Subvencion a la Compañía Sud-Americana de Vapores por hacer un viaje mensual entre Puerto Montt i Melinca con escala en Queillen i Quillon. Lei de presupuestos de 1895 i decreto de 21 de Mayo del mismo año........	6,000
»	4	Subvencion a la Compañía Sud-Americana de Vapores por el servicio de los canales de Chiloé. Lei de presupuestos de 1895 i decreto de 21 de Mayo del mismo año...	15,000
»	5	Para subvencionar a empresas de telégrafos al esterior. Lei de presupuestos de 1896........	4,000
»	6	Para subvencionar a la sociedad de armadores de Valdivia. Lei de presupuestos de 1896........	15,000
»	7	Subvencion acordada a la Compañía Inglesa de Vapores que hace la carrera del sur por el estrecho de Magallanes. Contrato aprobado por lei de 2 de Enero de 1894........	74,666 66
»	8	Para subvencionar la navegacion a vapor entre Valparaiso, Ancud, Puerto Montt, Punta Arenas i Europa. Lei de presupuestos de 1896........	20,000
			264,466 66

---

217. Navegacion por vapor en la laguna Llanquihue.—Se acuerda una subvencion a la empresa que la establezca entre Puerto Varas i Octay.

Santiago, 26 de Julio de 1877.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que pueda invertir hasta la suma de cuatro mil ochocientos pesos ($ 4,800) anuales en subvencionar, con las condiciones que estime convenientes, a la empresa que haga la navegacion a vapor en la laguna de Llanquihue, entre Puerto Varas i Octay, debiendo pedirse cada dos años, con la debida anticipacion, propuestas cerradas para este servicio.

I por cuanto, oido el Çonsejo de Estado, lo he aprobado i sancionado; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

ANÍBAL PINTO.

José Victorino Lastarria.

---

218. Navegacion por vapor en la laguna Llanquihue.— Se acepta la propuesta presentada por don Cárlos von Benderosen para establecerla.

Santiago, 11 de Diciembre de 1879.

Vista la nota que antecede del Intendente de Llanquihue i los documentos que a ella se acompañan, de los cuales consta que, habiéndose pedido propuestas para la adjudicacion de la subvencion de cuatro mil ochocientos pesos anuales, que la lei de 26 de Julio de 1877 acuerda a la empresa que haga la navegacion a vapor en la espresada laguna; considerando que solo se ha

presentado la propuesta de don Cárlos von Benderosen, la que se conforma en todo con las bases establecidas por el Decreto Supremo de 27 del pasado Noviembre, mejorando una de las condiciones exijidas,

Decreto:

Acéptase la propuesta que hace don Cárlos von Benderosen para la navegacion de la laguna de Llanquihue, bajo las condiciones siguientes:

Art. 1.° El servicio de la navegacion se hará en el vapor que actualmente se encuentra en el lago, que es propiedad del proponente i que tiene la capacidad de ochenta toneladas de rejistro.

Art. 2.° El vapor hará mensualmente seis viajes de ida i vuelta entre Puerto Varas i Octay, quedando el contratista obligado a hacer, dentro de los años del convenio, cinco viajes estraordinarios, sin remuneracion alguna, en caso de exijencias, tambien estraordinarios del servicio, previa órden del Intendente de la provincia.

Por la falta de cumplimiento de estas obligaciones, la empresa pagará una multa igual a la subvencion mensual por cada viaje que dejare de hacer, siempre que la falta no fuere causada por caso fortuito o fuerza mayor, sino por incuria de la empresa.

Los viajes ordinarios se harán en la forma siguiente:

Cuatro viajes al mes directamente entre Puerto Varas i Puerto Octay, ida i regreso, conduciendo la correspondencia, pasajeros i demas que convenga para un viaje lijero; i dos viajes, uno en la primera i otro en la segunda mitad del mes, al rededor de la laguna, partiendo de Octay hasta regresar a este mismo punto, tocando en su escursion en el Puerto Varas i ademas en ocho o nueve puntos de la laguna que señalará la Intendencia de la provincia.

La neglijencia de no tocar en alguno de los indicados puntos será penada con una multa de veinticinco pesos, que se cobrarán gubernativamente, por cada caso, siempre que ella no proven-

ga de fuerza mayor o caso fortuito. Todo el viaje en contorno de la laguna no podrá exceder de cuatro dias i se establecerán ámbos de tal modo que se puedan efectuar durante el tiempo que el correo terrestre, primero i tercero del mes, ocupa entre Octay i Osorno i su regreso.

Llegando el vapor a uno de los puntos en que debe tocar en los viajes redondos, sin encontrar carga o pasajeros listos para el embarque, tendrá la obligacion de esperar veinte minutos, i no suministrándosele en este intervalo, continuará su marcha.

Siempre que se anunciare a la empresa, con la anticipacion debida, que en algun punto no señalado por la Intendencia existiera una porcion de carga de diez quintales métricos o mas, hará el vapor escala estraordinaria al pasar por la localidad señalada para tomar dicha carga.

Art. 3.° La empresa se obliga a hacer conducir por su cuenta la valija del correo cuatro veces al mes, tanto de ida como de regreso, entre Melipulli i Osorno, tocando los viajes terrestres en todas las estafetas establecidas i por establecer en el trayecto que recorra.

La marcha del correo será fijada por la Intendencia de la provincia, debiendo corresponder con la del vapor, a que se refieren los artículos 1.° i 2.°

El empresario incurrirá en una multa de veinticinco pesos por cada vez que deje de conducir la valija, salvo si no fuera entregada oportunamente.

Art. 4.° En virtud de órdenes escritas por la Intendencia de Llanquihue o de la Gobernacion de Osorno, se conducirá gratuitamente a bordo del vapor a los empleados públicos que marchen en comision del servicio, soldados o tropas, reos i sus custodias, especies estancadas, dineros fiscales i cualquiera otra especie que haya de trasportarse por cuenta del Estado, como asimismo la comunicacion oficial i correspondencia despachada por autoridad competente, i a los colonos con su familia i equipajes, que por primera vez vengan a establecerse en la República.

Art. 5.° La Intendencia de la provincia tendrá el derecho de nombrar, cuando lo crea conveniente, una comision de peritos que reconozca el vapor i examine si presta la seguridad i comodidad debida a los pasajeros i carga.

Si de este exámen resultare que el vapor no presta la dicha seguridad i comodidad, se suspenderá el servicio i el pago de la subvencion correspondiente.

Art. 6.° El contratista pasará mensualmente a la Intendencia un estado de la carga i pasajeros que haya conducido a bordo del vapor.

Art. 7.° La empresa no podrá exijir por conduccion i flete desde Puerto Varas a Puerto Octay i vice-versa, mayores precios que los que a continuacion se espresan: pasaje en la cámara o en la cubierta de popa, un peso cincuenta centavos; pasaje sobre cubierta i en la proa, setenta i cinco centavos; flete de un bulto que pese ménos de cincuenta kilógramos veinticinco centavos; flete de un bulto de cincuenta a cien kilógramos, cuarenta centavos; flete de carga, de bultos de cien a trecientos kilógramos, a razon de cuatro centavos por cada diez kilógramos; por cada animal vacuno, un peso; por cana animal caballar o mular, dos pesos; por cada animal lanar o cabrío, veinte centavos; por cada puerco, cincuenta centavos.

Los pasajes i fletes deben pagarse al tiempo del embarque.

Art. 8.° Los precios de conduccion i flete a los puertos intermedios, serán proporcionados al espacio recorrido, tomando por base de proporcion el flete que la tarifa precedente asigna a los puertos estremos.

Art. 9.° La carga que hubiere de conducirse a bordo del vapor, será recibida i entregada en tierra en los embarcaderos respectivos, siendo de cargo de la empresa la conduccion entre la playa i el vapor.

Art. 10. Cuando el aumento de carga lo exijiere, se obliga la empresa a hacer viajes estraordinarios, o a poner una lancha de remolque para la parte que no cupiere en el vapor en los viajes estraordinarios.

Art. 11. Si no se estableciere el servicio del vapor en la forma estipulada, podrá el Gobierno dar por rescindido el presente contrato, i lo mismo sucederá si estando el vapor prestando sus servicios, se destruyere completamente.

Art. 12. Si el vapor en su casco, arboladura o maquinaria, sufriere averías o descomposturas de consideracion que lo imposibilitasen por algun tiempo para continuar sirviendo, se obliga la empresa a hacer el tráfico en chalupas, sujetándose, en cuanto fuere posible, a las condiciones del contrato, quedando bajo la inmediata inspeccion del Intendente de la provincia.

Las reparaciones se harán, en este caso, en el término máximum de tres meses, cuyo plazo podrá ser prorrogado por el Gobierno, previo informe de peritos i la averiguacion de las circunstancias que hayan ocasionado la imposibilidad transitoria.

Art. 13. El Gobierno se obliga, por su parte, a pagar a la empresa, por duodécimas partes i por meses vencidos, la cantidad de cuatro mil ochocientos pesos en moneda corriente, por año, de cuya subvencion anual gozará la empresa por el término de dos años que durará el contrato, debiendo hacerse el pago por la Tesorería Fiscal de Llanquihue, previo decreto de la Intendencia.

Art. 14. El contrato se hará obligatorio para las partes contratantes, durante el término de dos años, contados desde el dia en que se firme la escritura pública que lo formalice.

Art. 15. En caso de no cumplirse con alguna de las condiciones estipuladas, para lo cual no se haya determinado una multa especial, podrá el Gobierno retener una parte de la subvencion proporcionada a la gravedad de la falta, a juicio de la Intendencia.

Art. 16. No afectará a la empresa responsabilidad alguna por las faltas de cumplimiento de las obligaciones estipuladas, siempre que provengan de caso fortuito o de fuerza mayor bien justificados.

Art. 17. El empresario tendrá derecho de trasferir el con-

trato presente en persona de conocida solvencia, previa la aprobacion del Gobierno, que se solicitará por medio del Intendente de la provincia.

Art. 18. El Intendente de Llanquihue queda encargado de reducir a escritura pública el presente contrato i la fianza de don Jorje Greve, que garantiza su cumplimiento.

Tómese razon, comuníquese, publíquese e insértese en el *Boletin de las Leyes.*

PINTO.

Domingo Santa María.

---

219. Navegacion por vapor en la laguna Llanquihue.—Se acepta la propuesta presentada por don Víctor Hess i doña Luisa von B., v. de Schulz para establecerla.

Santiago, 11 de Enero de 1896.

Vista la propuesta que antecede, i teniendo presente que es la única presentada para la navegacion de la laguna de Llanquihue i que es conveniente para los intereses fiscales,

Decreto:

Art. 1.° Acéptase la propuesta que hace don Víctor Hess i doña Luisa von B., v. de Schulz, para tomar a su cargo el servicio de la navegacion de la laguna de Llanquihue por el término de dos años i a contar desde el 15 del actual, con arreglo a las bases consignadas en la lei de 26 de Julio de 1877 i en el decreto de 11 de Diciembre de 1879, con las siguientes modificaciones:

a) El servicio de navegacion se hará por dos vapores provistos en la cubierta de los toldos necesarios;

b) Se harán ocho viajes directos de ida i regreso al mes, entre Puerto de Varas i Puerto Octay, i dos a lo ménos al rededor del

lago con la obligacion de conducir en todos ellos la correspondencia gratuitamente;

c) Cuando lo creyere necesario el Gobierno, el empresario deberá hacer en el itinerario, para la conduccion de la correspondencia entre Puerto Montt i Osorno, las variaciones que se le indiquen, como asimismo aumentar con este objeto el número de viajes;

d) El empresario cuidará de que siempre haya a bordo un bote que sirva para embarque i desembarque de pasajeros i carga, i para casos fortuitos;

e) Los empresarios no podrán exijir por conduccion i flete desde Puerto Varas a Puerto Octay i vice-versa mayores precios que los que a continuacion se espresan:

Pasaje en la cámara o en la cubierta de popa, dos pesos;

Id. de sobre cubierta i en la proa, setenta i cinco centavos;

Flete de un bulto, que pese ménos de cincuenta kilógramos, veinticinco centavos;

Flete de un bulto de cincuenta a cien kilógramos, sesenta centavos;

Flete de carga de bulto de cien a trescientos kilógramos, a razon de ocho centavos por cada diez kilógramos;

Por cada animal vacuno, un peso cincuenta centavos;

Por cada animal caballar o mular, dos pesos;

Por cada animal lanar o cabrío, cuarenta centavos; i

Por cada puerco, un peso.

Los pasajes i fletes deben de pagarse al tiempo del embarque.

f) El Gobierno se obliga a pagar a la empresa el cincuenta por ciento del valor que segun la tarifa anterior, corresponda por los pasajes de los empleados públicos que viajen en comision del servicio, por los soldados i tropas, reos i sus custodias.

Art. 2.° Para responder al cumplimiento de la presente propuesta, el interesado rendirá una fianza por la suma de dos mil pesos.

Art. 3.° Redúzcase a escritura pública el presente decreto i la fianza a que se refiere el artículo anterior, i se autoriza al Inten-

dente de Llanquihue para que la suscriba en representacion del Fisco.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

O. Renjifo.

---

220. Navegacion por vapor entre Panamá, Callao i Puerto Montt—entre Puerto Montt i Melinka—i canales de Chiloé. —Se aprueba el contrato celebrado con la Compañía Sud-Americana de Vapores para establecer líneas de vapores entre los puertos indicados.

Santiago, 21 de Mayo de 1895.

Apruébase el siguiente contrato celebrado entre el Ministro del Interior i el jerente de la Compañía Sud-Americana de Vapores.

Art. 1.° Concédese a la Compañía Sud-Americana de Vapores una subvencion anual de ciento cuarenta i seis mil pesos pagaderos por trimestres vencidos.

Dicha subvencion durará por el término de un año, a contar desde el 1.° de Enero de 1895, i quedará exenta del pago de toda contribucion fiscal o municipal.

Art. 2.° En cambio de la subvencion que estipula el artículo 1.°, la Compañía contrae para con el Estado las siguientes obligaciones:

I.—LÍNEA DE VAPORES

Mantener los servicios que actualmente tiene establecidos en la costa de Sud-América, a saber:

Una línea quincenal entre Valparaiso, Panamá i puertos in-

termedios, conexionando con las líneas trasatlánticas que hacen el servicio entre Colon, Europa i Estados Unidos;

Una línea quincenal entre Valparaiso, Callao i puertos intermedios;

Una línea quincenal entre Valparaiso, Puerto Montt i puertos intermedios en conexion con la línea que habilita el tráfico de los canales de Chiloé, es decir, a los puertos de Huito, Quemche, Achao, Quicaví, Quenac, Dalcahue, Puqueldon, Chonchi i Castro.

El mismo vapor que sirve el tráfico de los canales de Chiloé prolongará el viaje, una vez al mes, al puerto de Melinka, con escala en Queillen i Quellon.

Líneas entre Valparaiso i Constitucion i a los rios Imperial i Bueno, haciendo los viajes tan rápidamente como lo permitan el estado de las barras.

Para los efectos del pago de la subvencion, se fija la siguiente distribucion de la suma de ciento cuarenta i seis mil pesos que estipula el artículo 1.° de este contrato:

Ciento veinticinco mil pesos corresponden a las líneas a Panamá, Callao i Puerto Montt;

Seis mil pesos al viaje mensual a Melinka; i

Quince mil pesos al servicio de los Canales de Chiloé.

II.—CONDUCCION DE CORRESPONDENCIA

a) Conducir de ida i vuelta la correspondencia oficial i particular que la Direccion Jeneral de Correos disponga se entregue para los puertos servidos por las líneas que detalla el inciso 1.° de este artículo.

b) En la misma forma la Compañía asume la obligacion de recibir la correspondencia que se dirija a Europa o Estados Unidos, vía Panamá, para traspasarla a los vapores que la conduzcan a su destino.

c) La permanencia de los vapores en cada uno de los puertos de escala será por lo ménos de dos horas, a nò ser que se les

haya entregado las balijas de correspondencia ántes de trascurrir dicho período de tiempo, en cuyo caso podrán zarpar sin mas retardo, previo despacho de la autoridad respectiva. Las autoridades de los puertos no podrán demorar los vapores mas tiempo que el estipulado.

d) La estadía de los vapores en Puerto Montt será de dieziocho horas, pero si por causa del mal tiempo u otra imprevista, el vapor hubiese sufrido retardo en su viaje, la autoridad local lo despachará en el mas breve plazo de tiempo posible.

e) Salvo caso fortuito, fuerza mayor u otra circunstancia imprevista, los vapores no deben emplear en cada viaje un número de dias que exceda del fijado en sus itinerarios; los cuales serán comunicados por la Compañía al Ministerio del Interior i a la Direccion Jeneral de Correos, con quince dias de anticipacion a lo ménos.

f) No podrá retardar la Compañía la salida de un vapor del puerto de Valparaiso por mas de veinticuatro horas, a no ser que el retardo se justifique por alguna de las causales espresadas en el inciso anterior.

g) En caso de retardo, la Compañía dará inmediato aviso a la autoridad local correspondiente. Pero, si se dejara de hacer un viaje, sea al Norte o al Sur, la Compañía pagará una multa de tres mil pesos. Si en el curso de un año se omitieran tres viajes, podrá el Gobierno rescindir este contrato sin mas trámites que notificar su determinacion al jerente de dicha Compañía en Valparaiso.

Todo esto salvo caso fortuito o fuerza mayor.

h) En caso de accidente fortuito que impida la salida de los vapores, al tiempo fijado por los itinerarios, la Compañía dará oportuno aviso, por conducto de sus representantes i por escrito, al administrador de correos del puerto correspondiente, poniendo a la vez en su conocimiento el dia i hora de partida.

i) Si por algunas de las causas indicadas se demorase la salida de los vapores, deberán éstos hacer lo posible para recuperar el

itinerario, a cuyo fin las autoridades les darán todas las facilidades a su alcance.

j) Los vapores que emplee la Compañía tendrán un departamento seguro i cerrado con llave para guardar la correspondencia que conduzca.

k) La Compañía no recibirá en sus oficinas en tierra ni permitirá que se admita a bordo en los puertos de escala por el capitan, tripulacion ni por los pasajeros ninguna pieza de correspondencia que no sea entregada por la oficina de correos respectiva. Los infractores de esta disposicion quedarán sujetos a una multa igual al cuádruplo del porte de la correspondencia conducida clandestinamente, no pudiendo la multa bajar de veinticinco pesos, como lo dispone la Ordenanza Jeneral de Correos en su artículo 7." La prohibicion anterior deberá consignarse en un artículo especial de los reglamentos que rijan a bordo de los vapores.

La Compañía, no obstante, podrá llevar fuera de las balijas o de los paquetes entregados por el correo, su correspondencia oficial, esto es, la de sus ajentes entre sí o la del directorio de la Compañía que versen sobre su propio servicio.

l) Es obligacion de la Compañía hacer que sus dependientes entreguen a las autoridades marítimas de los puertos a donde arriben sus vapores, toda la correspondencia suelta o empaquetada, de cualquiera procedencia, que se lleve a bordo con destino a los mencionados puertos.

m) Los sacos o paquetes de correspondencia procedentes de las oficinas de correos deberán llevarse a bordo a la hora fijada en el itinerario para la salida de los vapores por los empleados de las gobernaciones o subdelegaciones marítimas u otras recibidos por el capitan o por alguno de sus empleados autorizados por la Compañía.

Dichos sacos irán acompañados de una guia por duplicado en la que se espresará detalladamente su procedencia i destino así como su número i clase. Uno de los ejemplares de las guias, firmado por el jefe o empleado superior del correo del puerto

respectivo, quedará en poder del capitan o del oficial autorizado para recibir las malas, i el otro ejemplar será devuelto al correo despues de firmado por el capitan o su representante.

n) La Compañía conducirá bajo su custodia los bultos de correspondencia que les sean entregados por las diversas administraciones de correos, obligándose a cuidar de su seguridad, conservacion, debida i oportuna entrega, con sujecion en estas materias a las instrucciones de la Direccion Jeneral de Correos. Tambien será obligacion de la Compañía suministrar a la Direccion referida los informes i datos relativos a este servicio postal que se le pidiere.

La Direccion Jeneral de Correos tendrá la facultad de enviar a bordo a uno de sus empleados para que inspeccione i dé cuenta de la manera como ejecuta la Compañía el servicio postal. El pasaje de este empleado se pagará en conformidad a lo dispuesto en este contrato.

o) La Compañía deberá recabar de la autoridad en cuyas manos deposite los paquetes i sacos de correspondencia un recibo en el que conste su fiel entrega, así como la hora i dia en que se ha verificado i el hallarse o no debidamente cerrados los paquetes i sacos i la procedencia de ellos. En caso de errores, que consistan en llevar a un puerto las balijas destinadas a otros puertos, queda sujeta la Compañía a una multa de diez a cincuenta pesos, segun los casos. Si la Compañía pierde algun saco de correspondencia, podrá el Ministro del Interior, previo informe de la Direccion de Correos, imponer una multa de veinte a doscientos pesos, segun las circunstancias, entendiéndose que tal pérdida hubiese sido por culpa de la Compañía.

p) Con el objeto de asegurar un servicio regular i rápido para la trasmision de las malas, el Gobierno se compromete a facilitar, por todos los medios posibles, el despacho de los vapores en Valparaiso así como en los puntos intermedios, habilitando con tal motivo i sin gravámen alguno para la Compañía, los dias festivos i feriados.

Con el mismo objeto, si los vapores llegasen a los puertos en

horas estraordinarias, cuando el servicio de las oficinas esté ya suspendido, se habilitarán las horas indispensables siempre que para ello no mediare, a juicio de la autoridad local, un grave inconveniente i que la medida fuese necesaria para que el vapor no se atrase en su itinerario. Esta habilitacion se hará tambien sin gravámen alguno para la Compañía.

q) Es prohibido absolutamente llevar a bordo de los vapores de carrera fija, pólvora, dinamita, nitroglecerina i demas artículos inflamables i peligrosos, i la Compañía se obliga a arrojar al mar esa carga en el momento que se aperciba de su introduccion clandestina.

r) Queda a cargo de la Compañía en Valparaiso i sin cargo alguno para el Estado, la recepcion i entrega de la correspondencia a la misma Oficina Central de Correos.

III.—SERVICIOS DIVERSOS

Se obliga tambien la Compañía:

a) A conceder las siguientes rebajas, sobre los precios de tarifa o sobre las proporciones de fletes i pasajes que corresponda a ella, a favor del Gobierno:

1.° Veinticinco por ciento en los pasajes de los empleados fiscales i sus familias (mujeres i niños) que viajen en Cámara por órden del Gobierno.

2.° Cincuenta por ciento en los pasajes de los individuos de tropa u otros pasajeros, comprendiendo las respectivas familias (mujeres i niños) que viajen por cuenta del Fisco.

3.° Veinticinco por ciento sobre la carga fiscal de envío o retorno.

b) A hacer los viajes estraordinarios que el Gobierno exija, siempre que la Compañía tuviese vapores que no estén empleados en las líneas establecidas, pudiéndose emplear tambien los buques que se hallen ocupados en las líneas dando un aviso con diez dias de anticipacion, indemnizando los gastos en que incu-

curra la Compañía para encaminar a su destino la carga i pasajeros existentes a bordo.

c) A proveer a los buques de guerra del Estado, a precio de costo, del carbon que necesiten en los puertos en que la Compañía tuviere depósito de este artículo.

d) A poner a disposicion del Gobierno los vapores i tripulaciones de la Compañía para el desempeño de cualquiera comision de guerra, cada vez que el gobierno lo exija. Si esta eventualidad ocurriese durante algun viaje emprendido, el Gobierno, asimismo, indemnizará los gastos en que incurra la Compañía, como está espresado en el inciso *b* de este artículo. Es entendido que para estas operaciones de guerra, el Gobierno puede poner los vapores i sus tripulaciones al mando de oficiales del Estado.

Se fija como canon de arrendamiento la suma mensual de diezinueve chelines esterlinos, moneda inglesa, por cada tonelada bruta, o sea de carga efectiva, siendo todos los gastos de tripulacion, equipo, etc., de cuenta esclusiva de la Compañía, con escepcion del carbon, que será por cuenta del Estado.

Se esceptúan de este contrato las embarcaciones menores destinadas al servicio de puertos, las que, si desea el Gobierno ocupar, serán materia de convenio especial.

f) Las cuentas se ajustarán mensualmente, pagando el Gobierno el valor de ellas a la Compañía dentro del mes siguiente.

El Gobierno abonará el precio del buque en caso de pérdida en comision de guerra o de cualquiera otra en servicio del Estado, i sea que esté a cargo de oficiales de la Armada o de la Compañía, por lo que hubiese costado en libras esterlinas a la Compañía, deduciendo tres i medio por ciento anual por depreciacion i con adicion del valor de calderos nuevos, caso que se hubieran renovado en el vapor perdido, sin abono alguno por lucro cesante.

Art. 4.° i final. El presente contrato podrá prorrogarse indefinidamente, por acuerdo de las partes contratantes, siempre

que el Congreso Nacional conceda los fondos para el pago de la subvencion acordada.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

R. Barros Luco.

---

221. Navegacion por vapor entre Valdivia i Arica—Valdivia i Trumag—i Valdivia, Carahue i Queule.—Contrato celebrado por el Fisco i la Sociedad Armadores de Valdivia para establecer la navegacion a vapor entre los puertos indicados.

Santiago, 26 de Marzo de 1896.

Vista la glosa del ítem 6 de la partida 35 del presupuesto del Interior, el supremo decreto de 24 de Marzo de 1890, número 1,420, lo informado por el Intendente de Valdivia i los demas antecedentes adjuntos,

Decreto:

El Director del Tesoro, en representacion del Fisco, procederá a celebrar i reducir a escritura pública, con el representante de la «Sociedad Armadores de Valdivia» un contrato de navegacion, bajo las siguientes condiciones:

1.ª La Compañía se obligará a mantener las líneas de vapores que tiene establecidas entre Valdivia i Trumag, i entre Valdivia i Arica i puertos intermedios, debiendo sujetarse esta última a itinerario fijo aprobado por el Gobierno.

2.ª La Compañía mantendrá tambien una línea de vapores entre Valdivia i Carahue, que tocará en Queule. El servicio de esta línea consistirá en un viaje mensual, debiendo tocar en Queule cada tres meses, cuyo itinerario aprobará el Gobierno i será independiente de la línea que debe funcionar entre Valdivia i Arica.

3.ª La Compañía no podrá retardar la salida de sus vapores de los dias i horas que se fijen en sus itinerarios aprobados por la autoridad administrativa, sino en caso fortuito o de fuerza mayor i previa anuencia de la autoridad administrativa correspondiente. Si faltare al cumplimiento de esta obligacion o si dejare de hacer algun viaje incurrirá la Compañía en una multa equivalente al todo o parte de la subvencion mensual que se le asigna, cuyo monto efectivo será determinado por el Gobierno i se descontará de la mensualidad inmediata por la Tesorería pagadora.

4.ª La Compañía se obligará a conducir sin gravámen alguno para el Estado toda la correspondencia oficial o particular que las autoridades postales dispongan se entreguen a bordo de sus vapores. En el trasporte, percepcion i entrega de la correspondencia, la Compañía observará las prescripciones legales i las prácticas establecidas con las demas compañías de vapores.

5.ª La Compañía conducirá con un veinticinco por ciento de rebaja sobre el valor de los pasajes, a los empleados públicos i las familias de éstos, siempre que así lo ordene la autoridad competente i que la traslacion de dichos empleados i familias corresponda al cambio de destinos de aquéllos o al desempeño de una comision del servicio público.

La carga fiscal será tambien conducida por la Compañía con una rebaja de veinticinco por ciento sobre el valor de los fletes.

La Compañía se obligará asimismo a conducir con un cincuenta por ciento de rebaja a los individuos de tropa i marinería del Ejército i Armada que viajen de órden del Gobierno, incluyéndose en esta rebaje las mujeres que acompañen a la tropa.

Para estos efectos el máximum de las tarifas será fijado por la Compañía de acuerdo con el Gobierno.

Ademas la Compañía concederá pasajes grátis a los Ministros de Estado, empleados diplomáticos de la República, intendentes, gobernadores i jefes de la Armada en servicio.

La Compañía trasportará tambien, libre de todo flete, los víveres i útiles necesarios para el sostenimiento del faro de

Punta Galera, a cuyo efecto alguno de los vapores de la Compañía deberá tocar en Punta Galera una vez cada dos meses.

6.ª La Compañía se obligará a proveer a los buques de guerra del Estado, a precio de costo, del carbon que necesiten en los puertos en que la Compañía tuviere depósitos de este artículo.

7.ª Los buques de la Compañía navegarán bajo bandera chilena miéntras dure este contrato, i su tripulacion se compondrá de chilenos en cuanto sea posible.

8.ª La Compañía quedará obligada a poner a disposicion del Gobierno sus buques tripulados para el desempeño de cualquiera comision cada vez que el Gobierno los pida, entendiéndose que el Gobierno podrá poner los buques i tripulacion al mando de oficiales del Estado. Serán de cuenta de la Compañía los gastos de tripulacion i rancho de ésta i corriendo por cuenta del Gobierno el carbon i rancho de los individuos o animales que trasporte.

9.ª El flete o arrendamiento de los vapores, cuando el Gobierno los emplee en viajes o comisiones estraordinarias o de guerra cuando los tome bajo su direccion, será de veinte chilenes esterlinos mensuales por cada tonelaje.

El tonelaje de los buques de la Compañía sobre la base de su carga efectiva se determinará desde luego i de comun acuerdo por dos peritos, nombrados uno por cada parte i por un tercero en caso de discordia, designándose este último por la Comandancia Jeneral de Marina.

Las cuentas de arrendamiento se ajustarán por mensualidades i el Gobierno pagará su valor a la Compañía, dentro del mes siguiente.

10. El Gobierno abonará el valor del buque en caso de pérdida cuando lo tome bajo su direccion o cuando la pérdida provenga de accidentes de guerra, aunque el buque esté bajo la direccion de la Compañía.

El precio del buque será abonado segun el valor que se le haya asignado por la Compañía, de acuerdo con una comision que nombrará el Gobierno, haciéndose esta valorizacion todos

los años, respecto de cada uno de los vapores de la Compañía, segun el estado que en cada año tengan.

11. La Compañía gozará de una subvencion anual no inferior a quince mil pesos en conformidad a la lei de presupuestos, i será pagada en la Tesorería Fiscal de Valdivia por mensualidades, previo certificado del Intendente de la provincia de haberse dado cumplimiento al contrato.

12. El contrato rejirá por cinco años, a contar desde el 1.° de Enero del presente año, sin perjuicio de que se entenderá caducado, sin responsabilidad para el Estado, en caso que el Congreso Nacional no acordare fondos para el pago de la subvencion en el presupuesto anual de gastos públicos.

Una vez reducido a escritura pública el contrato, se ordenará el pago de las mensualidades vencidas desde el 1.° de Enero último hasta el otorgamiento de dicha escritura.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

O. Renjifo

Nota.—Las tarifas se aprobaron por decreto núm. 2,319, de 30 de Mayo, publicado en el núm. 5,432 del *Diario Oficial* de 15 de Junio de 1896.

---

222 Navegacion por vapor por el Estrecho de Magallanes.—Se autoriza al Presidente de la República para prorrogar el contrato vijente a la fecha.

Santiago, 26 de Enero de 1887.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Se autoriza al Presidente de la República para prorrogar por

cuatro años mas, contados desde el 1.° de Enero de 1885 i bajo las condiciones que a continuacion se espresan, el contrato celebrado entre el Supremo Gobierno de Chile i la Compañía de Navegacion por Vapor en el Pacífico, para el trasporte de la correspondencia procedente de Chile i la conduccion de pasajeros i efectos que envíe el Gobierno de un puerto a otro de la República i a los puertos de paises estranjeros en que toquen los vapores de la Compañía.

Art. 1.° La Compañía de Vapores del Pacífico se obliga a conducir la correspondencia que la Direccion Jeneral de Correos disponga se entregue para los puertos de la costa del Pacífico en que actualmente tocan los vapores i los en que hagan escala en lo sucesivo desde Valparaiso hasta Panamá i desde Valparaiso hasta Melipulli, como asimismo la destinada a Punta Arenas i los paises a que arriben los vapores de la línea de Magallanes desde Valparaiso hasta Liverpool.

Art. 2.° El menor número de viajes que deberán hacer los vapores será el siguiente: entre Valparaiso i Panamá, dos cada mes; entre Valparaiso i Melipulli, dos al mes; entre Valparaiso i Liverpool, uno al mes. Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo, la Compañía queda obligada a conducir por todos los vapores que salgan de puertos de Chile la correspondencia que les entregue el Correo.

Art. 3.° La permanencia de los vapores en cada uno de los puertos de Chile será, por lo ménos, de dos horas, a no ser que se les haya entregado las balijas de correspondencia ántes de trascurrir dicho período de tiempo, en cuyo caso podrian zarpar sin mas retardo, previo despacho de la autoridad marítima respectiva.

La estadía de los vapores en el puerto de Melipulli será de dieziocho horas; pero si por causa del mal tiempo u otra causa imprevista el vapor hubiera sufrido retardo en sus viajes, la autoridad local procurará despacharlo en el mas breve plazo posible.

Art. 4.° Salvo caso fortuito o fuerza mayor u otra circunstan-

cia imprevista, los vapores no deben emplear en cada viaje un número de dias que exceda del fijado en sus itinerarios, los cuales serán comunicados por la Compañía al Ministerio de lo Interior i a la Direccion Jeneral de Correos con quince dias de anticipacion, a lo ménos.

Art. 5.° No podrá retardar la Compañía la salida de un vapor del puerto de Valparaiso por mas de veinticuatro horas, a no sér que el retardo se justifique por alguna de las causales espresadas en el artículo anterior. En tal caso la Compañía dará inmediato aviso a la autoridad correspondiente.

Pero si se dejase de hacer un viaje, sea al norte, al sur o a Europa, la Compañía pagará una multa de tres mil pesos. Si en el curso de un año se omitieran dos viajes, podrá el Gobierno rescindir este contrato, sin mas trámite que notificar su determinacion al ajente de dicha Compañía en Valparaiso; todo esto, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 6.° En caso de accidente fortuito que impida la salida de los vapores al tiempo fijado en los itinerarios, la Compañía dará oportuno aviso, por escrito, al Administrador de Correos del puerto correspondiente, poniendo a la vez en su conocimiento el dia i hora de partida.

Si por algunas de las causas indicadas se demorase la salida de los vapores, deberán éstos hacer lo posible para recuperar el itinerario, ganando tiempo en la marcha, i con el objeto de llegar a Panamá en tiempo oportuno para que la correspondencia pueda seguir su curso por los vapores del Istmo relacionados con los del Pacífico.

Art. 7.° Los vapores que emplea la Compañía en las distintas líneas tendrán un departamento seguro i cerrado con llave para guardar la correspondencia que conduzcan.

Art. 8.° Es prohibido absolutamente llevar a bordo pólvora, dinamita, nitro-glicerina i demas artículos inflamables o peligrosos; i la Compañía se obliga arrojar esa carga al mar en el momento en que se aperciba de su introduccion clandestina.

Art. 9.° La Compañía no recibirá en sus oficinas en tierra,

ni permitirá que se admita a bordo en los puertos de Chile por el capitan, tripulacion, ni por los pasajeros, ninguna pieza de correspondencia que no sea entregada por la oficina de correos respectiva.

Los infractores de esta disposicion quedarán sujetos a una multa igual al cuádruplo del porte de la correspondencia conducida clandestinamente, no pudiendo la multa bajar de veinticinco pesos, como lo ordena el artículo 130 de la lei de 22 de Febrero de 1858.

La prohibicion anterior deberá consignarse en un artículo especial de los reglamentos que rijen a bordo de los vapores i en los boletos de pasaje.

La Compañía, no obstante, podrá llevar fuera de las balijas o de los paquetes entregados por el correo su correspondencia oficial, esto es, la de sus ajentes entre sí, o el deterioro de la Compañía que versen sobre su propio servicio.

Art. 10. Es obligacion de la Compañía hacer que sus dependientes entreguen al correo de los puertos chilenos toda la correspondencia suelta o empaquetada, de cualquiera procedencia que se traiga, a bordo con destino a los mencionados puertos.

La entrega deberá hacerse a los empleados nacionales autorizados por la Direccion Jeneral de Correos para recibirla.

Art. 11. Los sacos o paquetes de correspondencia procedentes de las oficinas de Chile, deberán llevarse a bordo a la hora fijada en el itinerario para la salida de los vapores por los empleados de las gobernaciones o subdelegaciones marítimas u otras, i recibirlos por el capitan o por alguno de sus dependientes autorizados por la Compañía.

Dichos sacos irán acompañados de una guía por duplicado, en la que se espresará detalladamente su procedencia i destino, así como su número i clase. Uno de los ejemplares de las guías, firmado por el jefe o empleado superior del correo del puerto respectivo, quedará en poder del capitan o del oficial autorizado para recibir las malas, i el otro ejemplar será devuelto al correo, despues de firmado por el capitan o su representante.

Art. 12. La Compañía conducirá bajo su custodia los bultos de correspondencia que le fueren entregados por las administraciones de Chile, obligándose a cuidar de su seguridad, conservacion debida i oportuna entrega, con sujecion en estas materias a las instrucciones que recibiere de la Direccion Jeneral de Correos.

Tambien será obligacion de la Compañía suministrar a la Direccion los informes i datos relativos a este servicio postal que ésta le pidiere.

Art. 13. El Correo de Chile tendrá la facultad de enviar a bordo a uno de sus empleados para que inspeccione i dé cuenta de la manera como ejecuta la Compañía el servicio postal.

El pasaje de este empleado se pagará en conformidad con lo dispuesto en este contrato.

Art. 14. La Compañía deberá recabar de la autoridad en cuyas manos deposite los paquetes i sacos de correspondencia, un recibo en que conste su fiel entrega, así como la hora i dia en que se ha verificado ésta, i el hallarse o nó debidamente cerrados los paquetes i sacos, i la procedencia de ellos.

En caso de errores que consistan en llevar a un puerto las balijas destinadas a otro puerto, queda sujeta la Compañía a una multa de diez a cincuenta pesos, segun los casos.

Si la Compañía pierde algun saco de correspondencia, podrá el Ministerio del Interior, previo informe de la Direccion Jeneral de Correos, imponer una multa que no baje de veinte i no exceda de doscientos pesos, segun las circunstancias, entendiéndose que tal pérdida hubiera sido por culpa de la Compañía.

Art. 15. El Gobierno pagará a la Compañía, por dichos servicios, la cantidad de cincuenta mil pesos anuales, pagaderos en su proporcion mensualmente vencidos, en pesos fuertes de la lei actual o su equivalente en moneda del pais.

En caso de pagar esta cantidad en billetes de banco, se tomará por base el valor que tengan los pesos fuertes, segun cotizaciones de los bancos, a fin de cada mes.

Art. 16. La Compañía se obliga a conducir, con un veinticinco por ciento de rebaja de los precios de tarifa fijados para particulares, a los empleados públicos i personas en comision del servicio, como tambien los oficiales, clases i soldados del Ejército i Armada, i reos que por disposicion de autoridad competente deben trasportar los vapores entre los puertos de la República desde Valparaiso al norte; con un cincuenta por ciento a los mismos individuos que se trasporten a los diferentes puertos entre Valparaiso i Melipulli; con la misma rebaja de cincuenta por ciento a los empleados públicos i personas en comision del servicio; a los oficiales del Ejército i Armada que viajen en comision del Gobierno, con una rebaja de setenta i cinco por ciento a la tropa del Ejército i Armada, a los reos i otras personas que viajan como pasajeros de tercera clase que se envien a Punta Arenas i desde este puerto hasta Valparaiso; se entiende que todas dichas rebajas se hacen solamente cuando los pasajeros viajen en comision del Gobierno, en virtud de una órden por escrito de la autoridad competente.

Los efectos del Gobierno se conducirán con un cincuenta por ciento de rebaja del precio de tarifa entre Valparaiso i Puerto Montt, i con un setenta i cinco por ciento los que se mandan a Punta Arenas.

El trasporte de caudales entre los puertos del sur hasta Punta Arenas será gratuito.

Siempre que por algun motivo justificado por la autoridad competente no tuviese efecto el pasaje de algun empleado, o hubiera de quedar para otro vapor, la Compañía o sus ajentes están obligados a devolver la mitad de su valor en el primer caso i a renovar el boleto en el segundo.

Art. 17. Con el objeto de asegurar un servicio regular i rápido para la trasmision de las malas, el Gobierno se compromete a facilitar por todos los medios posibles el despacho de los vapores, tanto en Valparaiso como en los puertos intermedios, habilitando con tal motivo i sin gravámen alguno para la Compañía los dias feriados.

Con el mismo objeto, si los vapores llegasen a los puertos en horas estraordinarias, cuando el servicio de las oficinas esté ya suspendido, se habilitarán las horas indispensables, siempre que para ello no mediare, a juicio de la autoridad, un grave inconveniente, i que la medida fuere necesaria para que el vapor no se atrase en su itinerario. La habilitacion se hará tambien sin gravámen alguno para la Compañía.

El Gobierno se obliga, igualmente, a conceder a la Compañía todas i cada una de las franquicias de que ahora disfrutan o que durante el término de este contrato se concedan a cualesquier otros vapores o buques, nacionales o estranjeros, en conformidad con las leyes que rijen sobre la materia.

Art. 18. Es entendido que durante cualquier tiempo de guerra entre cualesquiera de las Repúblicas de la costa, la Compañía no tendrá la obligacion de llevar tropa, municiones de guerra o artículos de contrabando de guerra en sus vapores, los cuales observarán la mas estricta neutralidad.

Art. 19. Sin perjuicio de lo estipulado en el art. 17 del contrato, i para evitar cualesquiera dudas, se declara que durante la vijencia de esta prórroga las naves de la Compañía Inglesa de Vapores quedan exentas de la contribucion de faro i tonelaje.

Art. 20. Este contrato, que será reducido a escritura pública, tan pronto como haya obtenido la respectiva aprobacion del Congreso, comenzará a rejir el 1.° de Enero de 1885 i terminará el 31 de Diciembre de 1888, pudiendo el Gobierno prolongarlo por un año mas, dando aviso a la Compañía con nueve meses de anticipacion.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

JOSÉ MANUEL BALMACEDA.

Cárlos Antúnez.

---

223. Navegacion por vapor por el Estrecho de Magallanes.—Se prorroga el contrato anterior.

Santiago, 2 de Enero de 1894.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Apruébase el siguiente contrato celebrado entre el Fisco i la Compañía Inglesa de Vapores:

Art. 1.° Prorrógase hasta el 1.° de Enero de 1898 el contrato celebrado con la Compañía Inglesa de Vapores por lei de 26 de Enero de 1887, para el trasporte de correspondencia, pasajeros i efectos que envíe el Gobierno de Chile, sustituyendo los artículos 15, 16 i 20 por los siguientes:

«Art. 15. El Gobierno pagará a la Compañía por dichos servicios la cantidad de cincuenta i seis mil pesos de veinticuatro peniques, o sean cinco mil seiscientas libras esterlinas anuales.

El pago se hará por mensualidades vencidas.

Art. 16. La Compañía se obliga a hacer al Gobierno las siguientes rebajas en las tarifas de pasajes i fletes para particulares:

A.—De setenta i cinco por ciento a los individuos de tropa del Ejército i Armada, a los reos i pasajeros de tercera clase i carga por cuenta del Gobierno entre Valparaiso i Punta Arenas.

B.—De cincuenta por ciento:

1.° A todos los empleados públicos civiles o militares i personas en comision que viajen en 1.ª i 2.ª clase entre los puertos indicados;

2.° A los empleados públicos de cualquiera clase i personas en comision del Gobierno, i a los reos desde Valparaiso a Puerto Montt, Liverpool i puertos intermedios; i

3.° A los chilenos desvalidos que vengan en 3.ª clase desde

Europa, repatriados por el Gobierno, i a los inmigrantes libres i colonos que envien de Europa a Chile los ajentes del Gobierno, por vía del Estrecho de Magallanes, en 3.ª clase.

C.—De veinticinco por ciento a las personas designadas en el número 2 de la letra *B* de este artículo que viajen desde Valparaiso al norte.

D.—De veinte por ciento a los empleados públicos que viajen en comision del Gobierno entre los puertos del Atlántico en que toquen los vapores de la Compañía.

E.—Los efectos del Gobierno se conducirán con un cincuenta por ciento de rebaja del precio de tarifa entre Valparaiso i Puerto Montt i con un veinticinco por ciento de Valparaiso al norte.

El trasporte de caudales entre los puertos del sur hasta Punta Arenas será gratuito.

Es entendido que las rebajas arriba espresadas se refieren a los pasajes de ida o de vuelta, o sea de un puerto a otro.

La Compañía hará estensiva a la familia de los empleados que viajen en comision del servicio en 1.ª clase la rebaja de los pasajes de que se trata arriba.

Se entiende que dichas rebajas se harán en virtud de una órden por escrito de la autoridad competente, es decir, por un Ministro de Estado o su subsecretario o por un intendente de provincia o gobernador, o un ministro diplomático en el estranjero o su secretario.

Art. 20. Este contrato comenzará a rejir desde que se promulgue como lei de la República i el Gobierno podrá prolongarlo por un año mas, dando aviso a la Compañía con seis meses de anticipacion.»

Art. 2. Se agregan a los artículos 1.º i 17 los siguientes incisos:

«Art. 1.º En la correspondencia que la Compañía debe conducir se comprenden las encomiendas i demas efectos postales que entregue la Direccion Jeneral de Correos, i la correspondencia i demas efectos postales que el Correo de Chile remita por la cordillera de los Andes para ser embarcados en Montevideo.

Art. 17. Con el objeto de facilitar el despacho en Valparaiso de los vapores de la Compañía que viajen por via del Estrecho de Magallanes, estos vapores tendrán la preferencia sobre cualesquier otros vapores trasatlánticos o buques de vela, para ocupar los lugares necesarios en el muelle fiscal para su descarga, siempre que el Fisco no sea perjudicado.

Se designará el local una vez que llegue el vapor al primer puerto del sur.»

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

JORJE MONTT.

Pedro Montt.

---

224. Navegacion por vapor por el Estrecho de Magallanes, entre puertos de Chile i el Plata, Brasil i Europa.—Se piden propuestas para establecerla bajo las condiciones que se espresan.

Santiago, 27 de Setiembre de 1893.

Considerando:

1.° Que conviene fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional; i

2.° Que es tambien conveniente dar facilidades para la conduccion de los productos chilenos a los puertos del Plata, Brasil i Europa,

He acordado i decreto:

Pídanse propuestas públicas para la navegacion a vapor entre puertos de Chile i del Plata, Brasil i Europa, en conformidad a las bases siguientes:

1.ª La Compañía contratista deberá ser chilena, mantendrá

un capital social que no baje de cuatro millones de pesos i los vapores tendrán bandera chilena;

2.ª Se destinarán al servicio seis vapores de cuatro mil toneladas, a lo ménos, i con un andar que no sea inferior a quince millas por hora;

3.ª Los planos para la construccion de los vapores deberán ser sometidos a la aprobacion del Gobierno;

4.ª La Compañía se compromete a hacer cada mes un viaje de ida i otro de vuelta entre Chile i Europa con escala en los puertos del Plata i del Brasil;

5.ª Se conducirán por los vapores la correspondencia, paquetes, encomiendas i demas objetos postales que la Direccion Jeneral de Correos entregue para todos los puntos en que hagan escala los vapores;

6.ª Pagarán la mitad de las tarifas fijadas para particulares los pasajeros por cuenta del Gobierno, los inmigrantes enviados por los ajentes en el estranjero i la carga fiscal;

7.ª Los itinerarios i las tarifas se someterán a la aprobacion del Gobierno;

8.ª La subvencion que pida el proponente se fijará en pesos de oro de veinticuatro peniques i se pagará por mensualidades vencidas;

9.ª El Gobierno podrá ocupar los vapores para el desempeño de cualquiera comision i abonará por este servicio especial la cantidad que se fije por peritos, tomando por base las utilidades que haya obtenido la Compañía en el año último con los vapores ocupados;

10. Si por hacer uso el Gobierno de la facultad a que se refiere el número anterior o por otra causa el servicio entre Chile i Europa no se hiciere mensualmente, se abonará solo una parte proporcional de la subvencion;

11. El contrato durará cinco años;

12. El contrato será sometido a la aprobacion del Congreso Nacional i comenzará a rejir dos años despues que se haya promulgado por lei.

Si el contratista pusiere al servicio, ántes de ese plazo, alguno de los seis vapores, el Gobierno le abonará una parte proporcional de la subvencion; i

13. Las propuestas se abrirán en el Ministerio del Interior a las dos de la tarde el veinticinco de Enero próximo.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Pedro Montt.

---

225. Remolcadores en el Estrecho de Magallanes.—Se autoriza la organizacion de una sociedad que tenga por objeto establecer remolcadores en el Estrecho de Magallanes.

Santiago, 1.° de Agosto de 1896.

Vistos estos antecedentes, con lo informado por el Gobernador de Magallanes, el Comandante Jeneral de Marina i el Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia,

Decreto:

Autorízase a don Edmundo F. Richard para organizar una sociedad que tendrá por objeto establecer un servicio de vapores remolcadores en el Estrecho de Magallanes, con arreglo a las cláusulas siguientes:

1.ª La Sociedad pondrá un diez por ciento de su capital a disposicion de los capitales privados de Chile que quieran suscribirlo;

2.ª Una vez constituida la Sociedad, mantendrá ésta constantemente en un banco de Santiago, Valparaiso o Punta Arenas, la suma de cincuenta mil pesos, moneda nacional, en depósito; en bonos o valores del Estado, o en cuenta corriente o de crédito, a título de garantía para cubrir las reponsabilidades que pudieran afectarle respecto de terceros;

3.ª La Compañía dictará un reglamento de navegacion para el servicio de su personal de remolque. Este reglamento se someterá préviamente a la aprobacion del Presidente de la República;

4.ª La Compañía se obliga a mantener de un modo permanente sobre un punto cualquiera del Estrecho, elejido de acuerdo con la respectiva autoridad local del territorio de Magallanes, un depósito de dos mil toneladas de carbon, sea en tierra firme, sea a flote.

La mitad del depósito, esto es, un mil toneladas, se mantendrá constantemente a disposicion de las necesidades del Gobierno de la República, al que le será proporcionado al precio de costo de adquisicion i manipulacion, pagadero al contado;

5.ª La compañía ayudará el servicio postal del Estado i suministrará a sus empleados los medios prácticos de llenar sus funciones.

Cada buque remolcador tendrá a la esclusiva disposicion del ajente postal un camarote especial, con el objeto de obtener la seguridad de la correspondencia i la ejecucion de su trabajo.

Encontrándose un remolcador en viaje, facilitará al ajente postal su embarco o desembarco en los puntos que fuere menester para las necesidades del servicio;

6.ª Los remolcadores trasportarán tambien a los empleados encargados de inspeccionar los faros i otros servicios marítimos establecidos por el Gobierno de Chile en el Estrecho de Magallanes. Estos funcionarios, así como el ajente postal, deberán pagar un peso al dia como única indemnizacion por su alimento, que será igual al de los oficiales de a bordo;

7.ª La Compañía, cuando el Gobierno lo requiera, pondrá a su disposicion hasta una tercera parte de sus buques remolcadores i de su personal, mediante el pago de un arrendamiento o flete de veinte chelines mensuales, moneda esterlina, por cada tonelada.

Será tambien de cuenta del Gobierno el consumo de carbon

de los remolcadores, i el gasto de alimentacion de los individuos o animales que el Gobierno trasporte;

8.ª En caso de pérdida de algunos de los buques remolcadores entregados al Gobierno de Chile, segun la cláusula anterior, el Estado deberá reembolsar a la Compañía, sin otra indemnizacion de perjuicios, el valor total del buque remolcador perdido ménos un 3 por ciento, que se descontará sobre este valor por cada año de existencia que tenga el buque.

Se obliga, sin embargo, el Gobierno a abonar a justa tasacion el valor de las nuevas calderas que en el remolcador se hubieren renovado i a pagar a la Compañía una indemnizacion proporcionada al daño, en caso de averías, cualquiera que sea su importancia, sobrevenidas en los remolcadores, durante el tiempo que éstos hayan estado a disposicion del Gobierno de la República;

9.ª Las dificultades que surjan con motivo de sumas que el Gobierno deba pagar a la Compañía por razon de los fletes e indemnizaciones a que se refieren las cláusulas anteriores; de trabajos o reparaciones que la Compañía ejecute en sus propias maestranzas i talleres sobre naves de la armada de Chile, o cualesquiera otras cobranzas análogas, serán arregladas amistosamente por el Directorio de la Compañía i por el Gobernador del territorio de Magallanes.

En caso de desacuerdo entre ámbas partes, la cuestion será sometida a los Tribunales de la República;

10. La Compañía pondrá a disposicion del Gobernador de Magallanes, cada vez que éste lo solicite i pueda hacerse sin inconveniente para el servicio, un remolcador que salga en ausilio de cualquier buque que se indique estar en peligro de perderse. En cambio de este concurso, recibirá las indemnizaciones debidas en casos semejantes segun las leyes i costumbres del pais;

11. La Sociedad compensará debidamente al hospital de Punta Arenas los gastos que este establecimiento haga cuando preste las atenciones de su servicio al personal marítimo de la Compañía;

12. Para garantir la regularidad i seriedad de su servicio de remolque, la Compañía deberá mantener en uso cinco remolcadores a lo ménos.

Los cinco remolcadores a que se refiere el inciso anterior, deberán ponerse en servicio en el plazo de cinco años, obligándose la Compañía a introducir uno por lo ménos cada año;

13. Los estatutos de la Compañía serán sometidos a la aprobacion del Presidente de la República, i para constituirse hará efectivo un capital mínimo de cuarenta mil libras esterlinas;

14. Constituida la sociedad, indicará los puntos del territorio de Magallanes donde ha de establecer las instalaciones necesarias para su servicio a fin de que, no estando ocupado anteriormente, se le conceda el uso gratuito de las playas con una estension de terreno que no exceda de cinco hectáreas en cada punto, pudiendo la Compañía construir en ellos los edificios, muelles i otras instalaciones de que hubiere menester.

La Compañía podrá tambien usar gratuitamente en dichos lugares las aguadas i bosques pertenecientes al Estado, conformándose a las leyes jenerales que rijen la materia.

15. En las mismas condiciones de la cláusula anterior, podrá la Compañía previa autorizacion del Gobierno, si éste tuviese a bien acordarla, cambiar sus instalaciones a otros puntos mas convenientes o hacer nuevas si así lo requiriera el desarrollo de sus operaciones;

16. Podrá, asimismo, obtener título definitivo de propiedad de los terrenos de que disfruta en dichos puntos, una vez cumplidas las condiciones que las leyes i decretos supremos vijentes exijen para ese efecto;

17. Para asegurar la rapidez de sus servicios, la Compañía podrá usar de la facultad de levar anclas i de amarrar sus buques o de la marina mercante que remolque, entrar i salir del puerto a cualquiera hora del dia o de la noche;

18. La Compañía podrá colocar en las puntas de los cabos i penínsulas o en cualquiera otros lugares de la costa o de las islas, las señales, luces, faros, faroles, boyas, valizas o pirámides

adecuadas a las necesidades de la navegacion, a satisfaccion del Comandante Jeneral de Marina, previo informe del Gobernador de Magallanes. Cada sitio elejido con tal objeto i cada cambio posterior verificado en su eleccion se pondrá en conocimiento de las autoridades mencionadas;

19. En caso de epidemias prestará la Compañía su ayuda a los ajentes de servicios sanitarios para que inspeccionen o desinfecten cualesquier buques estranjeros contaminados o sospechosos;

20. El personal de la Compañía se compondrá a lo ménos de un 25 por ciento de chilenos;

21. La duracion del presente permiso será de veinte años. Con todo, podrá el Gobierno revocarlo si la Compañía suspendiere ántes sus servicios;

22. Se concede al señor Richard el término de dos años para establecer el servicio a que se refieren las anteriores estipulaciones. Dicho plazo comenzará a contarse desde la fecha en que quede perfeccionado este contrato;

23. El señor Richard, o quien sus derechos represente, constituirá domicilio en Chile para todos los efectos judiciales o estrajudiciales en lo concerniente a los actos, contratos i operaciones que la Compañía celebre o realice, prestando sus servicios como empresa de remolques; i se someterá a la jurisdiccion de las autoridades i tribunales chilenos, con esclusion de toda otra autoridad o amparo, salvo el de arbitraje debidamente constituido entre los interesados;

24. Se autoriza al Gobernador de Magallanes para que, en representacion del Fisco, reduzca a escritura pública el presente contrato.

Tómese razon, rejístrese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Adolfo Guerrero.

226. Cable sub-marino entre Puerto Montt i Punta Arenas.—Se autoriza al Presidente de la República para contratar su construccion hasta por ciento ochenta i seis mil libras esterlinas.

Santiago, 11 de Febrero de 1896.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para contratar hasta por la suma de ochenta i seis mil libras esterlinas la construccion de un cable sub-marino entre Puerto Montt i Punta Arenas.

Esta autorizacion durará por el término de un año.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

JORJE MONTT.

Osvaldo Renjifo.

---

227. Contribuciones sobre la marina mercante.—Disposiciones pertinentes de la lei jeneral de contribuciones (véase bajo núm. 62).

Lei núm. 363.

Santiago, 21 de Julio de 1896.

Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Se autoriza por el término de dieziocho meses el cobro de las contribuciones i servicios fiscales i municipales, i el de los emolumentos, derechos, aranceles o tarifas que a continuacion se espresan:

I

Contribuciones i servicios fiscales

7.° Servicio del muelle fiscal de Valparaiso, con arreglo a la lei de 17 de Enero de 1884;

II

Contribuciones i servicios municipales

9.° Privilejio de lanchas cisternas en Valparaiso, conforme a la lei de 10 de Agosto de 1850;

IV

Contribuciones, emolumentos, derechos o aranceles establecidos a favor de instituciones de beneficencia i de funcionarios públicos.

5.° Derechos que pueden cobrar los cónsules, segun los artículos 115 i 116 de la lei de 28 de Noviembre de 1860;

7.° Impuestos de tonelaje a favor de los hospitales, lei de 15 de Setiembre de 1865;

8.° Derechos de rol, lei de navegacion de 24 de Junio de 1878.

Art. 3.° Esta lei rejirá desde su promulgacion en el *Diario*

Oficial i desde el mismo dia correrá el plazo de los dieziocho meses establecido en ella.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto como lei de la República.

JORJE MONTT.

H. Pérez de Arce.

---

228. Muelle fiscal de Valparaiso.—Se establece el servicio de dicho muelle.

Santiago, 17 de Enero de 1884.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° La descarga i reembarque de mercaderías estranjeras en el puerto de Valparaiso, se hará por el muelle de la aduana.

Se esceptúan las materias esplosivas i las mercaderías que designe el Presidente de la República.

En casos especiales podrá autorizarse la descarga por otros puntos, pagándose el derecho de muelle.

Podrán tambien desembarcarse por el muelle los artículos esceptuados, no siendo materias esplosivas, siempre que los elementos de esplotacion lo permitan.

Art. 2.° El consignatario de todo buque que atraque al muelle pagará por la descarga o reembarque una cuota de sesenta pesos por cada dia que permanezca atracado, entendiéndose por dia completo el dia principiado.

Este derecho se pagará duplicado despues del cuarto dia para los vapores i del sesto para los buques de vela, estendiéndose este plazo a ocho dias para los buques de vela que midan mas

de mil toneladas de rejistro. No se computarán los dias de fiesta, ni feriados no habilitados, ni aquellos en que el estado de la mar o la lluvia impidan descargar.

Si por causa de los medios de movilizacion del muelle no se hubieran podido recibir ciento treinta toneladas de carga por dia, se hará por el jefe del departamento la deduccion de tiempo que corresponda.

Art. 3.° Por la descarga o reembarque de mercaderías se pagará por el consignatario de la nave, como derecho de muelle, un diez por ciento sobre el importe de lo que cobre el gremio de jornaleros, con arreglo a la tarifa vijente, ya sea que los buques atraquen al muelle o descarguen por medio de lanchas.

No adeudan derecho de muelle las mercaderías escepcionadas por el artículo 1.°

Art. 4.° Las descargas i reembarques se harán por el gremio de jornaleros, con sujecion a la tarifa a que se hace referencia en el artículo anterior.

Por el uso del muelle, maquinaria i material destinado a la movilizacion de la carga, el gremio pagará al Fisco el veinticinco por ciento del valor de las planillas que presente a los comerciantes por descargas o reembarques.

Art. 5.° Son de cuenta del gremio la conservacion en estado de servicio del material de traccion o la provision de cables. Son tambien de su cuenta los daños que en el material i edificio ocasionaren sus miembros.

Art. 6.° El embarque de las mercaderías nacionales i nacionalizadas se permitirá por el muelle, siempre que dé lugar el movimiento de mercaderías estranjeras, pagando los mismos derechos que la descarga o reembarques.

Art. 7.° Los derechos de muelle serán pagados conforme a las prescripciones de los artículos 35 i 38 de la Ordenanza de Aduanas.

Art. 8.° Los buques que soliciten atracar al muelle lo harán por órden de turnos, dándose preferencia a los vapores de carrera establecida, con itinerario fijo.

Las naves del Estado i las fletadas por él tendrán preferencia sobre todas las demas, i no pagarán derecho de muelle.

Art. 9.° La administracion del muelle correrá a cargo del departamento de la Alcaidía de la Aduana de Valparaiso, i para su servicio tendrá el personal siguiente:

Un Director con sueldo anual de dos mil setecientos pesos;

Un ayudante con sueldo anual de mil quinientos pesos;

I el número de maquinistas, mecánicos, fogoneros i demas empleados que determine el reglamento para el servicio del ramo.

Art. 10. El Director i ayudante serán nombrados por el Presidente de la República.

Para los efectos de la jubilacion de estos empleados, se tomará en cuenta solo el setenta i cinco por ciento de su renta.

Los demas empleados servirán a contrata i en la forma que determine el reglamento.

Art. 11. El derecho de almacenaje establecido en el artículo 47 de la Ordenanza de Aduanas, se pagará a razon de uno por ciento sobre el avalúo de las mercaderías, deducidas las rebajas por averías, cualquiera que sea el tiempo del depósito comprendido dentro de los tres años determinados en el artículo 35 de la Ordenanza.

Son libres de este derecho los reembarques para el estranjero por los tres primeros años de depósito que determina la Ordenanza.

Art. 12. El reintegro dispuesto por el artículo 76 de la Ordenanza, se hará en la Aduana de Valpararaiso en la forma siguiente: diez por ciento por el alcaide i oficial mayor, cuarenta por ciento por todos los empleados de la seccion en que tenga lugar la pérdida de mercaderías; diez por ciento por el personal de la guardia de los almacenes, todo a prorata de sus sueldos respectivos; el resto se cubrirá por la caja del gremio.

Art. 13. Desde la vijencia de esta lei queda derogada en todas sus partes la de 20 de Enero de 1883 sobre el servicio del muelle de Valparaiso.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Art. 1.° Los dueños de mercaderías que al presente adeudan derechos al muelle conforme a la lei derogada, pueden hacer la estraccion de los almacenes fiscales de su propia cuenta, pagando en este caso solo un medio por ciento de derecho de muelle.

Art. 2.° Se autoriza al Presidente de la República para que ponga en vijencia esta lei en el término de sesenta dias i dicte el reglamento respectivo dentro del mismo plazo.

I por cuanto, etc.

DOMINGO SANTA MARIA.

José Ignacio Vergara.

---

229. Muelle fiscal de Valparaiso.—Se dicta el reglamento respectivo.

Valparaiso, 26 de Febrero de 1884.

En uso de las facultades que me confiere el número 2 del artículo 82 de la Constitucion del Estado i el artículo 2.° de los transitorios de la lei de 17 de Enero último, decreto el siguiente

Reglamento para el muelle de la aduana de Valparaiso

TITULO I

DEL EMBARQUE, DESEMBARQUE I REEMBARQUE DE MERCADERÍAS

1.° La descarga i reembarque de mercaderías estranjeras, en el puerto de Valparaiso, se hará por el muelle de la Aduana,

con escepcion de las siguientes, que podrán desembarcarse solo con permiso especial i siempre que los elementos del servicio del muelle lo permitan:

Acido nítrico, muriático, sulfúrico, acético i fosfórico.

Alquitran.

Animales vivos.

Brea.

Carbon de piedra i coke.

Cañería de greda i de fierro.

Duelas sin labrar.

Fierro en hojas, planchas o barras.

Fierro sin labrar.

Ladrillos de construccion.

Maderas de construccion.

Producto de la pesca.

Sal a granel.

Tierra a granel para hornos.

Velas viejas i aparejos de buques desarmados.

I los artículos para los ferrocarriles del Estado determinados en el Decreto Supremo de 5 de Junio de 1883.

2.° El Jefe de la Alcaidía permitirá, a solicitud de los interesados, el desembarque, por el Muelle de Arsenales, de los artículos siguientes, sin perjuicio del pago de los derechos de muelle:

Aceite de petróleo o kerosene.

Aguarras.

Alquitran.

Benzóleo.

Brea.

Estopa alquitranada.

Felpa.

Fósforos.

Fuegos artificiales.

Gasolina.

Guías para minas.

Nafta.

Parafina.

Petróleo

Resina para buques o para jabon.

3.° No podrá atracar al muelle ningun buque que tenga a bordo alguno de los artículos siguientes:

Bombas o cartuchos cargados.

Clorato de potasa.

Dinamita.

Jelatina esplosiva.

Nitro-glicerina o pólvora.

4.° Las mercaderías esceptuadas en el artículo 1.° se podrán desembarcar por el Muelle de la Aduana cuando los interesados lo soliciten de la Superintendencia, que concederá el permiso oyendo previamente a la Alcaidía.

Para el embarque de las mercaderías nacionales o nacionalizadas, se procederá en la forma establecida en este artículo.

5.° El desembarque de las mercaderías que, obligatoriamente, debe hacerse por el Muelle de la Aduana, puede, en casos escepcionales, hacerse por otros puntos, con permiso de la Superintendencia que, mensualmente, dará cuenta al Ministerio de Hacienda de los permisos concedidos.

6.° Los consignatarios que deseen atracar sus buques al Muelle de la Aduana, presentarán una solicitud al Jefe de la Alcaidía, quien le hará poner cargo a cada una.

7.° Los buques atracarán al muelle, por turnos, en la forma sguiente:

I.—El órden de procedencia de las solicitudes, fija el órden de turno para atracar.

II.—No se admiten solicitudes de buques que están por llegar.

III.—Tienen preferencia, en caso que lo soliciten los interesados, los vapores de carrera establecida con itinerario fijo, i entre éstos tienen derecho a ser preferidos los procedentes de ultramar.

IV.—Los buques del Estado tienen preferencia sobre todos los demas.

8.° La Alcaidía pasará al consignatario de todo buque que solicite atracar al muelle un *memorandum*, indicándole el lugar que se le haya designado, i la hora en que se principió a contar su turno.

9.° El buque que teniendo los elementos para atracar no ocupe su respectivo lugar doce horas útiles despues del aviso, tendrá que solicitar nuevo turno i pagará la cuota respectiva como si hubiera estado atracado.

10. El Departamento de la Alcaldía llevará un rejistro para anotar las solicitudes de turno para atracar los buques, con los siguientes datos: número de órden, nombre del consignatario, nombre del buque, nacionalidad, clase, tonelaje, número del manifiesto por mayor, fechas en que se solicitó i concedió el turno i en que se retiró la nave, i anotacion de los dias útiles para el trabajo.

11. En un rejistro separado se harán anotaciones mas o ménos análogas a las anteriores, respecto a descarga que se haga por medio de lanchas.

12. La deduccion de tiempo establecida en el inciso 3.°, artículo 2.° de la citada lei de 17 de Enero, se fijará por el Jefe de la Alcaidía, previa solicitud del interesado.

TITULO II

DE LAS NAVES

13. Los buques que se atraquen al Muelle de la Aduana, lo harán con sus propias amarras i de su cuenta i riesgo.

Al acercarse a los pescantes calarán sus botavaras i bauprés i bracearán sus vergas al filo.

14. No es permitido amarrar los buques al muelle con cadenas de hierro, ni afianzarlos en otros puntos que en los cáncamos i bitas destinados a este objeto.

15. Son de cuenta de la nave el suministro de los estrobos i el arreglo de las lingadas.

16. El director del muelle facilitará a los prácticos, el piloto i los marineros para la operacion de amarrar las naves.

17. Cada escotilla de un buque tendrá a su servicio a lo ménos ocho trabajadores, para tener derecho al cómputo determinado en el inciso 3.°, artículo 2.° de la lei de 17 de Enero de 1884.

18. Cuando lo exija la espedicion de la descarga, los buques están obligados a bajar o subir sus brandales.

19. Todo buque atracado está obligado a largar sus amarras, si fuere necesario, para facilitar la movilidad de otro; i estará ademas obligado a recibir las amarras que transitoriamente se le den para facilitar el atraque o desatraque de otro.

20. Toda nave atracada al muelle se desatracará al concluir el trabajo del dia, a cuatro brazas de distancia.

21. Inmediatamente despues de terminada la descarga de una nave, ésta se desatracará, bajo pena de cobrársele derechos dobles por todo el tiempo que se haya excedido del fijado para la descarga, salvo el caso en que el estado del mar no le permitiera desatracarse.

22. Las cuestiones que se susciten entre los consignatarios i el Jefe de la Alcaidía, respecto a los dias útiles que haya estado atracada al muelle una nave, serán resueltas por el Gobernador Marítimo de Valparaiso.

23. La nave que atracare al muelle llevando a su borbo algunas de las materias esplosivas determinadas en el artículo 3.° o las que en adelante determine el Presidente de la República, se desatracará en el acto, i será sometida al juez del crímen para los efectos del número 17 del artículo 494 del Código Penal, sin perjuicio de pagar el tiempo que hubiere ocupado el muelle.

TITULO V

DEL PERSONAL DE EMPLEADOS

36. El servicio del muelle tendrá el siguiente personal de empleados con la dotacion anual que a continuacion se espresa:

Empleados con nombramiento

Un director, con el sueldo anual de........................	$ 2,700
Ue ayudante del director, con..............................	1,500

Empleados a contrata

Un primer mecánico, con....................................	$ 1,800
Un segundo id., con....................................	1,200
Un ayudante de mecánico, con............................	600
Un primer maquinista, con..................................	1,500
Un segundo id., con................................	1,000
Un tercer id., con................................	960
Un fogonero primero, con..................................	960
Un id. segundo, con................................	720
Un contramaestre i piloto, con............................	200
Cuatro marineros, cada uno con..........................	720
Doce muchachos para manejar los pescantes i ausiliar a los mecánicos, cada uno con..........................	360
Veinticuatro para el servicio de los cabrestantes, cada uno con..	480
Doce id. para el servicio de los ascensores, cada uno con	300
Un escribiente, con..	660

37. Los empleados a contrata tendrán las obligaciones que se espresan en la contrata de cada uno de ellos.

38. Al director del muelle corresponde lo siguiente:

I.—La supervijilancia de la maquinaria, del material, del ma-

nejo de las máquinas i demas elementos de esplotacion, el arreglo de los carros despues de las horas de servicio, para que estén disponibles para el dia siguiente, la conservacion del muelle, de sus máquinas, útiles i materiales i la provision de carbon, repuestos i herramientas necesarias para la esplotacion.

II.—Llevar los libros siguientes:

Uno para rejistrar las copias de las contratas de los empleados;

Uno para anotar el valor de las reparaciones correspondientes a perjuicios ocasionados por el gremio de jornaleros;

Uno para formar el presupuesto anual de los materiales i herramientas que necesita el muelle;

Uno de inventarios;

Uno para llevar la cuenta justificada del ingreso i consumo de materiales.

III.—Formar el presupuesto anual de carbon, herramientas, aceite i materiales necesarios para atender al servicio del muelle i sus anexos.

39. Todos los empleados del muelle dependen directamente del director, que fijará las horas de asistencia e impartirá las órdenes para el buen servicio.

40. Las faltas de los empleados serán reprimidas por el director, conforme a las cláusulas de cada contrata, i si esto no fuera suficiente, dará cuenta al Jefe de la Alcaidía.

41. El Superintendente de Aduanas, a propuesta del Jefe de la Alcaidía, hará las contratas de los empleados que sirvan en esta forma, i las dará por canceladas a peticion de dicho Jefe.

42. Los sueldos de todos los empleados del muelle serán pagados, a cada uno de ellos personalmente, por el empleado de la Alcaidía que haga las veces de cajero para pagar los sueldos a los empleados de este departamento.

TITULO VI

DEL GREMIO DE JORNALEROS

(El gremio fué suprimido por lei de 30 de Agosto de 1890.)

43. *El gremio de jornaleros ejecutará el embarque, desembarque i reembarque en el muelle de la Aduana, con el número de jornaleros que sea necesario a juicio del Jefe de la Alcaidia.*

44. *Corresponde al Gremio los siguiente:*

I.—Recibir los bultos en el muelle i trasladarlos a los Almacenes Fiscales o galpones para el despacho de playa, haciendo estas operaciones segun las indicaciones del Jefe de la Alcaidia.

II.—Estampar en cada bulto que entre a los almacenes, el número del correspondiente manifiesto por mayor, i el año.

III.—Anotar en el costado de cada carro el nombre del buque, el número de bultos que conduce i a la seccion de almacenes a que van destinados.

IV.—Recibir, bajo iuventario, todo el material rodante de muelle i depositarlo diariamete, despues de concluidos los trabajos, en los locales que determine el director del muelle.

V.—Suministrar los cables que se necesitan para el servicio de los cabrestantes.

VI. Mantener en buen estado las tornamesas i dar oportuno aviso al director del muelle de cualquiera falta que note en ellas.

VII.—Asear diariamente los carros, los lugares de despacho del muelle, esplanadas anexas i el trayecto que recorren los carros. Este aseo comprende especialmente el lavado del muelle, tantas veces cuantas fueren necesarias para mantenerlo en completo estado de limpieza, i el barrido diario del muelle i demas puntos de despacho.

VIII.—Pasar a la Contaduria de la Aduana las facturas i

copias de planillas determinadas en el articulo 31 de este Reglamento.

IX.—Dejar diariamente dentro de almacenes, toda la carga desembarcada, aun cuando fuere necesario trabajar en horas estraordinarias o aumentar el número de jornaleros que trabajan ordinariamente.

X.—Arrumar convenientemente los bultos cuyo despacho se efectúe en la playa.

45.—*Los perjuicios que los individuos del Gremio ocasionen en el material o maquinaria del muelle serán determinados por el Jefe de la Alcaidía i el Comandante del Gremio. Si no hubiere acuerdo entre éstos, fallará sin ulterior recurso el Intendente de la provincia.*

Artículo final.—Quedan derogadas las disposiciones dictadas hasta esta fecha para el servicio del Muelle Fiscal de Valparaiso i las relativas a embarque, desembarque i reembarque de mercaderías que se relacionan con el servicio del citado muelle.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

R. Barros Luco.

Nota—Como complemento de las disposiciones del reglamento citaremos las siguientes:

Embarque i desembarque de mercaderias nacionalizadas.—Decreto de 9 de Noviembre de 1883.

Prórroga o anticipo de horas fijadas para las operaciones del muelle.—Oficio del Ministerio de Hacienda a la Superintendencia de Aduanas de 31 de Noviembre de 1885.

Uso de los elementos del muelle.—Se autoriza para emplearlos en ciertos casos.—Oficio del Ministerio de Hacienda a la Superintendencia de Aduanas, de 28 de Octubre de 1886.

Lastre.—Debe pagarse dos pesos por tonelada de lastre que se embarque por el Muelle Fiscal.—Decreto de 21 de Diciembre de 1887.

Lastre.—Se declara que corresponde percibir al Fisco los dos pesos por tonelada de lastre que se embarque por el Muelle Fiscal.—Decreto de 8 de Mayo de 1888.

Horas para la descarga.—Decreto de 4 de Setiembre de 1888.

La North and South American Construction Company no está obligada al pago del derecho del Muelle.—Decreto de 18 de Enero de 1890.

Lastre.—Debe entenderse por lanchada de lastre una cantidad que no exceda de 8 toneladas.—Decreto de 4 de Noviembre de 1891.

Las naves que se amarren a las boyas de espera del Muelle Fiscal se considerarán atracadas a él.—Decreto de 15 de Abril de 1893.

Remuneracion que debe pagarse por el uso de los pescantes del Muelle Fiscal.—Oficio del Ministerio de Hacienda a la Superintendencia de Aduanas de 20 de Noviembre de 1893.

---

230. Privilejio de lanchas cisternas.—Se concede dicho privilejio a la Municipalidad de Valparaiso.

Santiago, 10 de Agosto de 1850.

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido i aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Espirado que sea el término de la prórroga concedida a los actuales poseedores del privilejio de las lanchas de Valparaiso, se cede el uso de dicho privilejio a beneficio de la Municipalidad para el aumento de sus fondos.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

MANUEL BULNES.

Antonio Varas.

Nota.—El concesionario de este privilejio lo fué don Francisco Sayer, segun decreto espedido en el año 1837 i por el plazo de cuatro años, que se les prorrogaron por cuatro años mas por decreto de 3 de Octubre de 1840 i en premio de servicios prestados en las campañas de 1837 i 1838.

---

231. Derechos de tonelaje.—Se establece a favor del hospital de la cabecera del departamento.

Santiago, 15 de Setiembre de 1865.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Todo buque que entre a un puerto mayor de la República, pagará una sola vez al año diez centavos por cada tonelada de rejistro que mida, cuyo producto se aplicará a favor del hospital de caridad que en ese puerto haya, i en caso de no haberlo i miéntras que en él se establezca, a favor del hospital establecido en la cabecera del departamento o de la provincia.

El buque que una vez haya pagado esta contribucion en un puerto, quedará eximido de pagarla en otro, con la presentacion del certificado correspondiente dado en forma legal.

Las Aduanas de la República recaudarán esta contribucion i la pasarán mensualmente a la Tesorería municipal o a la que en cada puerto o cabecera de provincia administre los fondos del hospital.

Art. 2.° Quedan exentos del pago del impuesto:

1.° Los buques de guerra i trasportes;

2.° Los que midan ménos de veinticinco toneladas;

3.° Los buques balleneros;

4.° Los que por haber sufrido averías se ven obligados a arribar a los puertos mayores.

Art. 3.° Esta lei principiará a rejir en toda la República desde el 1.° de Enero de 1866.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, lo he aprobado i sancionado; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto como lei de la República.

JOSÉ JOAQUIN PEREZ.

Alejandro Reyes.

232. Arribada en estado de avería.—Se determina para los efectos del pago de derechos de tonelaje.

Santiago, 23 de Abril de 1881.

Vista la nota que precede i los documentos que se acompañan,

Decreto:

Se entenderá que una nave arriba en estado de avería, para los efectos del artículo 64 de la Ordenanza de Aduanas i del número 4.° del artículo 2.° de la lei de 15 de Setiembre de 1865, cuando su arribo no provenga de causas comerciales; i se presumirá que la causa no es comercial, cuando del certificado espedido por el respectivo Gobernador marítimo la nave aparezca despachada para un puerto distinto de aquel en que toca, i ademas no embarque, desembarque ni trasborde mercaderías.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

José Alfonso.

---

233. Entrada en puerto.—Se determina para los efectos del pago de derechos de tonelaje.

Santiago, 24 de Abril de 1885.

Vistos estos antecedentes,

Decreto:

Para los efectos de la contribucion de hospital a que se refiere la lei de 15 de Setiembre de 1865, se estenderá que un buque ha entrado en un puerto mayor de la República, en los casos de que embarque, desembarque o trasborde mercaderías con pro-

pósito mercantil, o de obtener licencias para ejecutar estas operaciones en un puerto menor sujeto a la jurisdiccion del primero.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARIA.

R. Barros Luco.

Nota.—Por circular de la Superintendencia de Aduanas, de 27 de Enero de 1885, está ordenado se cobre este impuesto por la Aduana que reciba el buque en el año que entra al puerto; i por oficio de la misma oficina a la Aduana de Coronel, de 7 de Noviembre de 1890, se declaró que no lo adeudan los que entran sólo a tomar carbon para continuar viaje.

Sobre el derecho de rol, vease el art. 137 de la lei de Navegacion.

---

234. Proteccion a la marina mercante.—Mensaje de S. E. el Presidente de la República acompañando un proyecto de lei relativo a protejer la marina mercante.

Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Desde el afianzamiento de nuestra independencia nacional, la marina mercante de la República ha sido objeto de numerosas disposiciones, tanto lejislativas como administrativas, dictadas con el primordial propósito de organizarla en forma de una verdadera institucion pública, a ejemplo de los paises mas adelantados. Tales disposiciones, cuya aplicacion no ha importado al Erario nacional sino mui pequeños sacrificios, han estimulado, con todo, la iniciativa particular en favor de las empresas marítimas; pero, desgraciadamente, por falta de una proteccion directa i positiva de parte del Estado, no ha podido nuestra marina mercante, segun es opinion bien jeneralizada hoi dia, adquirir el desarrollo i prosperidad necesarios para satisfacer nuestros vehementos deseos de verla convertida en un poderoso elemento de vitalidad industrial i comercial.

Salvo una compañía de vapores, subvencionada por el Estado, mediante un convenio de recíproca i particular conveniencia, ninguna importante empresa de navegacion de nacionalidad chilena recibe actualmente del Fisco un apoyo directo ni indirecto.

De aquí que la marina mercante nacional atraviesa un período de abatimiento que presajia una completa ruina, a no acudir en su ausilio mediante una accion pronta i eficaz.

Como no existe en Chile una lei que asegure el tráfico del cabotaje esclusivamente para los armadores nacionales, todo buque de pabellon estranjero que recorre nuestras costas se dedica al comercio de cabotaje; los armadores estranjeros, mas ricos, por lo jeneral, que los nacionales, i mediante el apoyo pecunario de sus gobiernos, en muchos casos consiguen fácilmente casi el monopolio del movimiento marítimo en el litoral de la República, sofocando así el progreso de las empresas nacionales de navegacion.

Considero superfluo enunciar siquiera los gravísimos males que produciria el aniquilamiento de nuestra marina mercante, i me concretaré tan solo a llamar la atencion de vosotros hacia los beneficios que pueden esperarse de su progreso si se la estimula con los medios que voi a recomendaros en el respectivo proyecto de lei.

Dada la enorme estension de nuestras costas, nuestra situacion jeográfica i política en el continente sud-americano, debemos i podemos aspirar a bastarnos a nosotros mismos, sin compartir con elementos estranjeros, ni resignar a su dependencia, los medios indispensables de satisfacer nuestras necesidades de intercambio i de defensa nacional.

El desarrollo de la marina mercante i su decidida proteccion han llegado así a constituir una necesidad de alto interes público.

Aquella institucion, aparte de abrir una útil carrera a la juventud emprendedora, forma tripulaciones para nuestras naves de guerra, donde su escasez es hoi vivamente sentida, sin que hasta la fecha el Departamento de Marina haya encontrado medios bastantes a subsanarla i, por el contrario, es de temer

que vaya en aumento dia por dia, si no se estimula en el pais la carrera del mar, circunscrita al presente a un reducido número de personas.

La prosperidad de la marina mercante nacional, obtenida con una proteccion discreta i equitativa, podria constituir uno de los factores mas eficaces para el restablecimiento del equilibrio económico del pais.

El comercio marítimo de la República representa una inversion de algunos millones de pesos en trasportes, cantidades que salen del pais casi en su totalidad como beneficio de los capitales estranjeros, sin contribuir en modo alguno al incremento de nuestra riqueza pública o privada, sino al reves, infiuyendo en la desestimacion de nuestra moneda.

Si ha llegado a ser una aspiracion nacional, ardientemente sentida i espresada por la opinion pública, el fomento de nuestras industrias mediante una previsora proteccion del Estado, cree el Gobierno que de esa misma proteccion necesita la marina comercial, industria mui susceptible de desarrollarse en breve tiempo i de adquirir vida propia a la vuelta de pocos años, al amparo de la libertad de comercio i del acrecentamiento de nuestra riqueza agrícola, minera i manufacturera.

Despues de todo, con la proteccion que se proyecta, Chile no haria mas que seguir el ejemplo de los paises mas progresistas.

Habria deseado someter a vuestra aprobacion un proyecto de lei que desde luego dejara el comercio de cabotaje esclusivamente en poder de la marina chilena; pero, por desgracia, a causa de la ninguna proteccion que a ésta se ha prestado, no ha podido colocarse a la altura de las actuales exijencias del comercio marítimo. Confio, sin embargo, en que las medidas que ahora voi a proponeros realizarán ántes de mucho aquel deseo.

El presupuesto vijente consulta 220,800 pesos para subvencionar a la Compañía Sud-Americana de Vapores, a la Sociedad de Armadores de Valdivia i al vapor que hace el servicio de la laguna de Llanquihue. El proyecto de presupuestos para 1895,

142,000 pesos en papel moneda de 12 peniques, para [illegible] asignaciones, segun contrato, de 5,600 libras ester[illegible] «Pacific Steam Navigation Company» i 1,500 libras [illegible] la Compañía «Hamburg Pacific.» Queda suprimida [illegible] próximo año la subvencion de 200,000 pesos a la C[illegible] Sud-Americana.

El proyecto que voi a someter a vuestra deliberacion [illegible]drá al Erario un costo mucho menor al que signific[illegible] ausilios concedidos desde años atras a la marina de [illegible] que trafica en las costas de Chile.

Calculada, en jeneral, en cincuenta centavos, moneda [illegible] la asignacion o prima concedida a cada nave mercante [illegible] por tonelada de rejistro i por cada mil millas recorridas [illegible] el año, i reducida esa prima en una fraccion proporc[illegible] años de servicio de cada nave, el Estado vendria a fav[illegible] navegacion chilena con un ausilio anual i total que puede [illegible]sarse, con bastante aproximacion, por las siguientes cant[illegible] de 180,613 pesos 77 centavos, (si se toma como p[illegible] comparacion el año 1892) i de 174,380 pesos 15 centavos [illegible] toma el año de 1893.)

Los cálculos precedentes se han formado mediante [illegible]dros que van acompañados, correspondientes a los años [illegible]dos de 1892 i 1893. Comprenden la nomenclatura de la [illegible] de las naves chilenas de comercio i, respecto de todas a[illegible] acerca de las cuales se ha podido obtener datos complet[illegible] indica el número de millas recorridas por cada una en [illegible] los puertos visitados, el tonelaje de rejistro, los años de ser[illegible] i las primas a que tendrian derecho segun el proyecto. [illegible] calculado la disminucion anual, por razon de edad, en un d[illegible] 1/10 para los buques de hierro o acero i en dos d[illegible] 2/10 para los de madera; i a fin de simplificar los cálculos [illegible] creido conveniente fijar en el proyecto la reduccion por [illegible] de un tanto por ciento acumulativo.

En consecuencia, i de acuerdo con el Consejo de Estado, [illegible]meto a vuestra aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Asígnase a los buques de vela i vapor que formen arte de la marina mercante chilena, una prima anual de cinuenta centavos ($ 0,50) por cada tonelada de rejistro i por cada ιil millas recorridas durante el año.

Art. 2.° Tendrán derecho a los beneficios de esta lei las naves nercantes nacionales de cincuenta (50) o mas toneladas, consruidas en el pais i las mayores de doscientas cincuenta (250) oneladas, construidas en el estranjero.

Art. 3.° Las naves subvencionadas sufrirán una disminucion ınual acumulativa de dos por ciento (2 %) si son de hierro o ıcero i de (3 %) si son de madera, sobre la prima que les corresponda en cada año.

Art. 4.° Pierden su derecho a las asignaciones de esta lei los buques de fierro o acero mayores de cincuenta años de edad, i los de madera mayores de treinta.

Art. 5.° Los buques beneficiados por la presente lei entrarán al goce de las asignaciones que les correspondan en conformidad al número de años que tuvieren, debiendo, por consiguiente, sufrir el descuento a que se refiere el art. 3.°

Art. 6.° Los vapores construidos conforme a planos aprobados por el Ministerio de Marina, recibirán un premio anual de veinticinco por ciento (25 %) sobre la prima que les corresponda en cada año, con una disminucion de cinco por ciento (5 %), a partir desde el segundo año, sobre dicho premio; i sin perjuicio de la disminucion comun que prescribe el art. 3.°

Art. 7.° Los buques a vela o vapor de cien o mas toneladas de rejistro, construidos en el pais, tendrán durante cinco años, un premio anual de cincuenta por ciento (50 %) sobre la correspondiente asignacion del art. 1.°, i durante este período no estarán sujetos a ninguna disminucion de prima.

Art. 8.° Los buques dedicados esclusivamente al comercio de cabotaje gozarán de veinticinco por ciento (25 %) de premio

sobre la asignacion determinada en el art. 1.° Este premio será de cincuenta por ciento (50 %) para los vapores que hagan el cabotaje entre Corral, Chiloé, Puerto Montt i demas puertos de las provincias de Valdivia, Llanquihue i Chiloé, que el Gobierno designe. La sobre prima será de ciento por ciento (100 %) para los vapores que, navegando en las condiciones que acaban de espresarse, estiendan su carrera hasta la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Art. 9.° Los vapores que se dediquen al tráfico interior de los rios Maule, Imperial, Tolten, Rio Bueno i Maullin i hagan sus servicios atravesando las respectivas barras, disfrutarán de un premio de ciento por ciento (100 %) sobre la asignacion del art. 1.°

Art. 10. El número de millas corridas se calculará tomando por base la menor distancia marítima entre los puntos de partida i de llegada, determinándola segun los cálculos usuales de navegacion.

Art. 11. Sobre la construccion de máquinas marinas, se establece una prima de tres pesos ($ 3) por cada cien kilógramos de máquinas motrices i aparatos ausiliares, tales como bombas a vapor, servo-motores, dinamos, cabrestantes, ventiladores movidos mecánicamente, calderas i tuberías, siempre que se coloquen perfectamente nuevos a bordo de los cascos mercantes nacionales i que se acredite haber fabricado en el pais dichos aparatos.

Art. 12. Sobre la construccion de cascos, efectuada en Chile, se establece una prima de tres pesos ($ 3) por cada tonelada de desplazamiento.

Art. 13. Las primas establecidas en los artículos 11 i 12 se distribuirán en el fabricante o constructor, por una parte i el armador por la otra, correspondiendo a aquél un 75% i 25% a éste.

Art. 14. El Gobierno podrá ocupar los buques beneficiados por esta lei, siendo de abono al armador una suma equivalente

a las utilidades que haya obtenido en el mismo trascurso del año anterior.

Art. 15. Las naves subvencionadas deberán recibir la correspondencia i encomiendas postales i conducirlas gratuitamente a los puertos de itinerario, en conformidad a las leyes o reglamentos del caso. Deberán, asimismo, trasportar sin gravámen i en departamento de cámara a los empleados de correo que viajen en comision del servicio.

Art. 16. Diez años despues de promulgada esta lei, el comercio de cabotaje solo podrá hacerse por naves de la marina mercante nacional; i la primas solo quedarán subsistentes a favor de los buques nacionales que hagan el comercio con el estranjero.

Art. 17. El Gobierno dictará los reglamentos del caso para la ejecucion de esta lei.

Santiago, 20 de Octubre de 1894.

JORJE MONTT.

Santiago Aldunate B.

---

235. Proteccion a la marina mercante.—Observaciones de la Comision de Guerra i Marina al proyecto del Ejecutivo.

Santiago, 13 de Diciembre de 1894.

La Comision de Guerra i Marina, de la Cámara de Diputados, estudiando el mensaje del Ejecutivo sobre proteccion a la marina mercante nacional, ha acordado solicitar de US. algunos datos precisos para resolver con acierto e informar a la Cámara acerca del proyecto de lei presentado por el Presidente de la República.

Primeramente desea un cuadro exacto sobre la subvencion que corresponderia a todos los buques i vapores chilenos en conformidad a la lei propuesta, agregando las subvenciones es-

peciales por razon del astillero en que fueron construidos, de la carrera que hacen, etc.

I formula las siguientes preguntas, cuya contestacion espera del señor Ministro:

1.ª Si las deserciones, tan frecuentes en la Armada, no aumentarán con el desarrollo de la marina mercante. I si no seria prudente dictar algun reglamento para impedir esas deserciones ántes de aprobar la lei. Establecer, por ejemplo, la Caja de Ahorros de la Marina i obligar a los tripulantes de las naves a dejar una parte de su sueldo mensual para su pension de retiro o subvencion a su viuda e hijos lejítimos, ahorro que perderian con la desercion.

2.ª Si los alumnos que se educan actualmente en las escuelas de pilotines i grumetes serán suficientes para la Armada Nacional i si no encontrarán despues de concluido su aprendizaje mayores facilidades en la marina mercante.

3.ª Si seria necesario establecer escuelas de marina para abrir una carrera a los chilenos que se dediquen al servicio de las naves mercantes e impedir así la falta del personal de la Armada.

4.ª Si no seria prudente disminuir el plazo para el monopolio chileno del comercio de cabotaje, disminuir tambien la subvencion i cambiar algunas de las subvenciones especiales.

5.ª Pretendiéndose el dasarrollo de la marina ¿qué utilidad prestan en tiempo de guerra, i para el trasporte de correspondencia en tiempo de paz los buques de vela?

6.ª ¿Qué razon hai para subvencionar estos buques i qué conveniencia para el pais en su aumento?

7.ª Con la igualdad de subvencion a los vapores i buques de vela ¿no habria el inconveniente de recibir éstos una cantidad mayor proporcionalmente a su costo i gastos anuales, aun tomando en cuenta el menor número de millas recorridas? ¿No tendria como consecuencia esta subvencion el aumento desproporcionado de los buques de vela?

8.ª Como la principal razon para esta lei de proteccion es

fomentar el desarrollo de la marina ¿no seria preferible suprimir las subvenciones i establecer simplemente el cabotaje nacional, dejando las subvenciones para el comercio chileno al esterior?

9.ª En las leyes de esta naturaleza la simplicidad es la primera condicion. Por tanto, esas gratificaciones i descuentos que, complicando las liquidaciones, se prestan a abusos ¿no seria conveniente suprimirlos? ¿Qué razon hai para ese aumento del artículo 8.° despues de los anteriores?

10. En caso de señalarse sobre-primas ¿no es mejor que estas sean simplemente para los vapores que hagan la navegacion segun itinerario fijo de un punto a otro; por ejemplo, de Puerto Montt al sur o norte de la República?

Todas estas consideraciones han movido a la Comision a dirijirse al señor Ministro para resolver cuanto ántes las dificultades que se han presentado en la discusion del proyecto i solucionar de una manera conveniente al pais el problema de tanta importancia sometido a la consideracion de la Cámara.

Tengo el gusto de comunicarlo a US. a fin de que, si lo tiene a bien, se digne contestar, por mi conducto, a las preguntas formuladas por la Comision.

Dios guarde a US.

J. D. AMUNÁTEGUI RIVERA,
Secretario.

Al señor Ministro de Guerra i Marina.

---

236. Proteccion a la marina mercante.—Informe de la Comandancia Jeneral de Marina.

Valparaiso, 22 de Junio de 1895.

Impuesto de la nota de la Comision de Guerra i Marina de la Cámara de Diputados, de 13 de Diciembre último, núm. 200, que US. se ha servido pasarme en informe el 29 del mismo mes,

espreso a US. en seguida la opinion que la Comandancia Jeneral ha podido formarse acerca de los puntos relacionados con el proyecto de proteccion a la marina mercante nacional que en dicha nota se mencionan.

PRIMER PUNTO

Si las deserciones, tan frecuentes en la Armada, no aumentarán con el desarrollo de la marina mercante i si no seria prudente dictar algun reglamento para impedir esas deserciones ántes de aprobar la lei. Establecer, por ejemplo, la Caja de Ahorros de la Marina i obligar a los tripulantes de las naves a dejar una parte de su sueldo mensual para su pension de retiro o subvencion a su viuda e hijos lejítimos, ahorro que perderian con la desercion.

Dado el modo de ser de nuestra jente i su carácter inquieto i aventurero que los impulsa mui a menudo a dejar una buena colocacion, sin mas propósito que el de correr aventuras, es difícil, por no decir imposible, prejuzgar lo que en tal caso sucederia. No parece, sin embargo, probable que aumentaran las deserciones con el incremento de la marina mercante, desde que ésta no podria ofrecerles el aliciente de un mayor sueldo, i por el contrario, las probabilidades estarian por la mayor facilidad de llenar las bajas i completar los equipajes de la Armada miéntras mas numeroso fuese el personal al servicio de aquélla.

Las medidas adoptadas hasta la fecha para estirpar el mal de la desercion han resultado infructuosas i es de presumir que la misma suerte correrian las que pudieran tomarse en seguida, siempre que ellas no obedezcan a la idea de moralizar las costumbres de la jente de mar por medio de la instruccion i crearles hábitos de ahorro i economía.

A este fin tiende la Escuela de Grumetes que actualmente funciona en Talcahuano, i es bien seguro que, dando a estas escuelas mayor desarrollo, se conseguiria, al cabo de algun tiem-

po, renovar por completo, con hombres de buenas costumbres i con alguna instruccion, el personal de los buques que hoi se recluta por medio del enganche.

Esto que ya seria un gran paso dado en el sentido de la moralidad de los equipajes, se completaria indudablemente con el establecimiento de una Caja de Ahorros i Montepío, bajo la administracion i responsabilidad del Estado.

Persiguiendo este último propósito, la Comandancia Jeneral tuvo el honor de someter a la consideracion del Gobierno un proyecto de «Caja de Ahorros i montepío de la jente de mar de la Armada», bajo la base del descuento obligatorio de un tanto por ciento del sueldo mensual, proyecto que segun US. me ha manifestado será presentado al Congreso en las primeras sesiones.

Con el mismo fin fué elevado tambien un proyecto de reforma de la Lei de Premios de Constancia, estableciendo bases mas equitativas i proporcionadas en las recompensas a que se hacen acreedores los individuos de la Armada por sus buenos años de servicios.

I como complemento de estas disposiciones cree al infrascrito que seria un medio de evitar en alguna parte las deserciones, haciendo que se cumplieran eficazmente los castigos que se imponen por ese delito, estableciendo al efecto pensiones militares.

El cumplimiento de las condenas se hace hoi a bordo de nuestros buques, sin la mortificacion necesaria i con perjuicio de la disciplina.

SEGUNDO PUNTO

Si los alumnos que se educan actualmente en las Escuelas de Pilotines i Grumetes serán suficientes para la Armada Nacional i si no encontrarán despucs de concluido su aprendizaje mayores facilidades en la marina mercante.

El objeto principal de la Escuela de Pilotines es precisamente

dotar de capitanes i pilotos a la marina mercante nacional i solo de una manera secundaria el de procurar pilotos para la Armada, de los cuales ésta no ha de tener gran necesidad cuando la Escuela Naval pueda dar el continjente de oficiales necesarios para el servicio.

En cuanto a la Escuela de Grumetes, los muchachos que en ella se educan tienen la obligacion de servir seis años en la Armada despues de terminados sus estudios, i no es probable, como ántes he dicho, que dejen este servicio por el de la marina mercante con sueldos inferiores i una menor escala de ascensos. I aun cuando ello sucediera, estimo que no llegaria a constituir un mal para la Armada, i que seria en cambio un verdadero beneficio para la marina mercante el poder completar sus dotaciones con individuos de buenas costumbres i bien preparados para los trabajos del mar. Todo se reduciria entónces a dar mayor ensanche a las escuelas a fin de que pudieran bastar los dos servicios, imponiendo a la marina mercante ciertas obligaciones que sirvieran de compensacion de los gastos en que incurriera el Estado.

I sobre este punto cree el insfrascrito oportuno hacer notar a US. que el desarrollo de la Escuela de Grumetes no podrá hacerse con la amplitud que nuestros servicios lo reclaman si no se reforman algunas leyes que restrinjen el enganche o contratacion de alumnos. Sucede hoi que a consecuencia de ser menores de 18 años los aprendices, sus padres los reclaman continuamente i hai que licenciarlos. Si se estableciera por medio de una lei que todo niño de 14 a 18 años que espontáneamente deseara ingresar a la escuela se le admitiera previa algunas dilijencias en que se constara esa voluntad, nuestra Escuela de Grumetes daria anualmente una suficiente cantidad de tripulantes para nuestros buques.

TERCER PUNTO

Queda contestado con lo espuesto en el anterior.

CUARTO PUNTO

Si no seria prudente disminuir el plazo para el monopolio chileno del comercio del cabotaje; disminuir tambien la subvencion i cambiar algunas de las subvenciones especiales.

A juicio del infrascrito es demasiado largo el plazo de diez años que se fija para que la marina mercante nacional goce del monopolio del comercio de cabotaje i bastarian solo cinco por las razones que pasò a esponer.

Creo que cinco años seria un término razonable para que los armadores pudiesen prepararse, trayendo elementos i capitales para adquirir los buques con que habria que reemplazar a los estranjeros que hoi hacen el comercio conjuntamente con los chilenos.

Si se fijara el plazo de 10 años es casi seguro que los armadores no se apurarian a adquirir esos elementos si no al octavo o noveno año, miéntras tanto gozaban de los beneficios que se les concede en el presente proyecto, lo que tambien impondria al Fisco un mayor gravámen, pues no es aventurado suponer que el costo de las subvenciones aumentaria de año en año.

No creo exajerada la subvencion que se fija en el proyecto, ni tampoco pienso que podrian cambiarse con ventajas las subvenciones especiales que se acuerdan, pues ellas consultan los diversos casos que concurren a fomentar nuestra marina mercante.

Así, las diversas proporcionalidades que establece el artículo 8.° me parecen justas, pues es sabido que en el sur es mas difícil la navegacion que en el norte i que por su poco comercio i argas distancias sin mercado alguno es aun mas costosa i ofrece τpoco aliciente.

QUINTO PUNTO

Pretendiéndose el desarrollo de la Marina, ¿qué utilidad prestan en tiempo de guerra i para el trasporte de correspondencia en tiempo de paz los buques de vela?

La utilidad que en tiempo de guerra prestarian los buques de vela seria casi nula, a no ser que se contara con el ausilio poderoso de una buena flota de vapores, trasportes, como la de la Compañía Sud-Americana, por ejemplo. Tampoco llegaria a ser apreciable la utilidad que prestarian para el trasporte de correspondencia en tiempo de paz, porque recorriendo casi todo el litoral de la república los vapores mercantes, no habria razon para que hicieran ese servicio los buques de vela.

SESTO PUNTO

¿Qué razon hai para subvencionar estos buques i qué conveniencia para el pais en su aumento?

La razon de la subvencion está en la facilidad que con ella se daria a los armadores nacionales para preparar convenientemente los elementos necesarios para el monopolio del cabotaje i para contrarrestar la competencia de los buques estranjeros miéntras éste no se establezca. Es indudable que con el cabotaje libre los armadores chilenos tendrian que vencer grandes dificultades i hacer algunos desembolsos i que la marina mercante no podria incrementar tanto como seria necesario para entrar a monopolio en condiciones de poder reemplazar a los buques estranjeros, si durante el plazo de 5 o 10 años que se les conceda para prepararse, se les privara de la subvencion.

La conveniencia que traeria para el pais el aumento de la marina mercante nacional, es evidente i no podria ponerse en duda. Desde luego es un medio seguro de fomentar la industria

nacional ensanchando el campo del trabajo i estimulando el establecimiento de astilleros para la construccion de naves; en seguida incrementaria la riqueza pública, desde que quedarian en el pais las sumas considerables de dinero que importan los fletes con que hoi se benefician los buques estranjeros.

SÉTIMO PUNTO

Con la igualdad de subvencion a los vapores i buques de vela ¿no habria el inconveniente de recibir éstos una cantidad mayor proporcionalmente a su costo i gastos anuales, tomando en cuenta el menor número de millas recorridas? No tendria como consecuencia esta subvencion el aumento desproporcionado de los buques de vela?

Pagándose la subvencion con relacion al número de millas recorridas en el año i al tonelaje de rejistro de las naves, no existe el temor de que los buques de vela pudieran en algun caso percibir una subvencion mayor que los de vapor. Estos alcanzarian siempre mayor beneficio, tanto porque en jeneral su tonelaje es superior al de aquellos, como por las facilidades que les da el vapor para recorrer las distancias en mucho ménos tiempo.

Como la subvencion está limitada al término de diez años (o al de cinco segun mi opinion) debiendo cesar en cuanto principie el monopolio del cabotaje, parece que no hai razon para temer que ella pudiera traer como consecuencia el aumento desproporcionado de los buques de vela. Ademas, este aumento estará en todo caso esclusivamente subordinado a las necesidades del comercio una vez establecido el monopolio, pues, no existiendo ya el aliciente de la subvencion, el número de los buques no podria exceder los límites que aquél le fijara.

OCTAVO PUNTO

Como la principal razon para esta lei de proteccion es fomentar el desarrollo de la marina, ¿no seria preferible suprimir las subvenciones i establecer simplemente el cabotaje nacional, dejando las subvenciones para el comercio chileno al esterior?

Este punto queda contestado con lo espuesto sobre la primera parte del punto sesto. La marina mercante no podria prepararse para el monopolio del cabotaje en condiciones de poder satisfacer desde luego las necesidades del comercio, sin que se la proteja por medio de la subvencion durante los cinco o diez años de cabotaje libre. Sus esfuerzos en este sentido quedarian en gran parte anulados por la competencia de la bandera estranjera. Si contara con los elementos necesarios para reemplazar a ésta en las condiciones requeridas, es indudable que podria prescindirse de la subvencion i que concediéndole el monopolio simplemente podria mantenerse o progresar.

NOVENO PUNTO

En las leyes de esta naturaleza la simplicidad es la primera condicion. Por tanto, esas gratificaciones i descuentos que, complicando las liquidaciones, se prestan a abusos, ¿no seria conveniente suprimirlos? ¿Qué razon hai para ese aumento del artículo 8.° despues de los anteriores?

Estimo que en realidad la manera de determinar el monto de las subvenciones se presta a dificultades, pero ellas son inherentes, como lo he manifestado mas atras, a la diversidad de puntos de vista que deben tomarse en cuenta para fomentar nuestra marina mercante. Como no será posible establecer en la lei los medios mas acertados para evitar esas dificultades, estimo que

seria mas bien materia de reglamentos que oportunamente podria dictar el Supremo Gobierno.

La razon del aumento del artículo 8.° se ha dado en la respuesta a la pregunta.

DÉCIMO PUNTO

En caso de señalarse sobre-primas ¿no seria mejor que éstas sean simplemente para los vapores que hagan la navegacion segun itinerario fijo de un punto a otro, por ejemplo, de Puerto Montt al sur i norte de la República?

El objeto de estas primas es tener vapores que en caso de guerra puedan servir de trasportes a la Escuadra, estimular el interes de los constructores i armadores en el ramo de construcciones navales i desarrollar el comercio i la navegacion en ciertas rejiones del pais poco frecuentadas por los buques i por los vapores de itinerario fijo, i hai necesidad de mantenerlas por lo ménos en la forma establecida en el proyecto. Unas se refieren a estimular la navegacion difícil en ciertas rejiones, otras a estimular a los armadores para el mayor andar de los buques, otras para dar facilidades al comercio con la mayor rapidez de sus comunicaciones, etc., todos factores que converjen al desarrollo del propósito que se persigue con este proyecto.

Para condensar con mayor claridad las opiniones manifestadas en el informe anterior, he creido conveniente insinuar a US. algunas alteraciones que, a mi juicio, deberian hacerse al proyecto i que US. podrá conocer en el pliego que adjunto acompaño.

En el artículo 1.° se ha alterado solo la redaccion, para su mayor claridad, pues, como está espresado en el proyecto original, se presta a diversas interpretaciones, lo que a primera vista puede notarse.

En el artículo 5.° he creido conveniente agregar que se con-

siderará como nuevo todo buque de vapor que renueve completamente sus calderos, pues es sabido que en las construcciones modernas todos los cascos se hacen de fierro i éstos son de mui larga duracion, i al emprenderse la renovacion total de sus calderos es porque su casco permanece en mui buen estado.

En el artículo 6.° he creido prudente especificar los trabajos que el Gobierno puede exijir al armador, para evitar de esta manera en cualquier tiempo exijencias que éste no podria cumplir

El artículo 8.° estimo que debe modificarse en el sentido de que pueda gozar de esa prima no solo el que hace esclusivamente el cabotaje, sino el que ademas de hacer este comercio, por cualquier ocurrencia, estienda su línea a otros puertos estranjeros. Se entiende que la prima la gozaria solo hasta el último puerto chileno.

Art. 10. La base del proyecto orijinal no es justa, pues no es la verdadera distancia la que se recorre entre el puerto de salida i el de llegada sino la que se recorre entre puerto i puerto. El millaje verdadero debe contarse así.

Art. 11. La introduccion del inciso 1.° en este artículo se hace con el objeto de estimular al armador a traer al pais buques de mayor andar; i estimo que el mínimum de los que es conveniente emplear es el de doce millas.

Art. 14. La base del proyecto no me parece conveniente, pues se presta a numerosas fluctuaciones. Habrá períodos en que un buque pierda i en que otros obtengan mucha utilidad, como ha sucedido casos en que un vapor ha obtenido hasta un 45 por ciento de utilidad.

Se estima jeneralmente el interes de un capital marítimo en un 12 por ciento como mínimum; no me parece exajerado establecer un 15 por ciento, interes que todo armador estaria dispuesto a recibir.

Art. 15, inciso 2.° Se ha agregado porque parece justo que si se obliga a un vapor a tener un itinerario fijo, se le dé la correspondiente remuneracion. Esto sucederá con los vapores pe-

queños que hacen su carrera en puertos determinados, i con la sobre-prima se les obligaria a tener carrera fija.

Art. 16. La modificacion introducida en este artículo está suficientemente esplicada en el cuerpo del informe.

Adjunto tengo el honor de remitir a US. los cuadros relativos a la subvencion que corresponderia a los buques i vapores chilenos segun el proyecto i que ha sido pedido por la Honorable Cámara de Diputados; previniendo a US. que ellos se han formado lo mas aproximadamente posible, pues, por no haber una oficina especial encargada de colectar esos datos, no pueden ser absolutamente exactos.

Todo lo que tengo el honor de informar a US. en cumplimiento del decreto de ese Ministerio núm. 1614, seccion 2.ª, de 29 de Diciembre del año próximo pasado.

Dios guarde a US.

L. A. CASTILLO.

Al señor Ministro de Marina.

Proyecto con las alteraciones que conviene introducir al presentado a la Cámara de Diputados sobre la lei de proteccion a la marina mercante

Art. 1.° Los buques de vela i de vapor que formen parte de la marina mercante chilena, recibirán anualmente, por cada mil millas recorridas durante el año, una subvencion igual a cincuenta centavos por cada tonelada de rejistro.

Art. 2.° Tendrán derecho a los beneficios de esta lei las naves mercantes nacionales de cincuenta o mas toneladas, construidas en el pais i las mayores de doscientas cincuenta toneladas construidas en el estranjero.

Art. 3.° Las naves subvencionadas sufrirán una disminucion anual acumulativa de dos por ciento si son de fierro o acero i de tres por ciento si son de madera, sobre la prima que les corresponda en cada año.

Art. 4.° Pierden su derecho a las asignaciones de esta lei los

buques de fierro o acero mayores de cincuenta años de edad i los de madera mayores de treinta.

Art. 5.° Los buques beneficiados por la presente lei entrarán al goce de las asignaciones que les correspondan en conformidad al número de años que tuvieren, debiendo, por consiguiente, sufrir el descuento a que se refiere el art. 3.° Pero se considerará como nuevo, para los efectos de esta lei, todo buque de vapor que renueve completamente sus calderos.

Art. 6.° Los vapores construidos con cubierta reforzada para llevar cañones i con Santa Bárbara para almacenar pólvora, siempre que estos trabajos hayan sido aprobados por el Ministerio de Marina, recibirán un premio anual de veinticinco por ciento sobre el que les corresponda en cada año, con una disminucion de cinco por ciento, a partir desde el segundo año, sobre dicho premio, i sin perjuicio de la disminucion comun que prescribe el art. 3.°

Art. 7.° Los buques de vela o vapor de cien o mas toneladas de rejistro, construidos en el pais, tendrán durante cinco años, un premio anual de cincuenta por ciento sobre la correspondiente asignacion del art. 1.° i durante este período no estarán sujetos a ninguna disminucion de prima.

Art. 8.° Los buques dedicados al comercio de cabotaje, aunque la carrera la estiendan al estranjero, gozarán de veinticinco por ciento de premio sobre la asignacion determinada en el art. 1.°, computándose la distancia solo entre puertos nacionales. Este premio será de cincuenta por ciento para los vapores que estiendan el cabotaje hasta Corral, Chiloe, Puerto Montt i demas puertos de la provincia de Valdivia, Llanquihue, i Chiloé, que el Gobierno designe. Esta sobre-prima será de ciento por ciento para los vapores, que navegando en las condiciones que acaban de espresarse, estiendan su carrera hasta la boca oriente del Estrecho de Magallanes.

Art. 9.° Los vapores que se dediquen al tráfico interior en los rios Maule, Imperial, Tolten, Rio-Bueno i Maullin i hagan los servicios atravesando las respectivas barras, disfrutarán de

un sobre-premio de ciento por ciento sobre la asignacion del art. 1.°

Art. 10. El número de millas corridas se calculará tomando por base la menor distancia marítima entre los puertos de escala, determinándolas segun los cálculos usuales de navegacion.

Art. 11. Todo buque de vapor tendrá derecho a una prima de un peso por tonelada de rejistro i por cada media milla de andar que excede de doce millas.

Sobre la construccion de máquinas marinas, se establece una prima de tres pesos por cada cien kilógramos de máquinas motrices i aparatos ausiliares, tales como bombas a vapor, servo-motores, dinamos, cabrestantes, ventiladores movidos mecánicamente, calderos i tuberías, siempre que se coloquen perfectamente nuevos a bordo de los cascos mercantes nacionales i que se acredite haber fabricado en el pais dichos aparatos.

Art. 12. Sobre la construccion de cascos efectuada en Chile se establece una prima de tres pesos por cada tonelada de desplazamiento.

Art. 13. Las primas establecidas en el inciso 2.° del art. 11 i la del 12 se distribuirán entre el fabricante o constructor, por una parte i el armador por otra, correspondiendo a aquél un 75 i 25 por ciento a éste.

Art. 14. El Gobierno podrá ocupar los buques beneficiados por esta lei, abonando al armador como arriendo un quince por ciento sobre el valor de la nave. Este valor se computará de acuerdo con lo dispuesto en el art. 3.° de esta lei.

Art. 15. Las naves subvencionadas deberán recibir la correspondencia i encomiendas postales i conducirlas gratuitamente a los puertos de itinerario, en conformidad a las leyes o reglamentos del caso. Deberán asimismo trasportar, sin gravámen i en departamento de cámara, a los empleados del correo que viajan en comision del servicio.

Siempre que el Gobierno intervenga en la fijacion de los itinerarios, el armador de la nave o compañía recibirá una sobre-prima de veinticinco por ciento.

Art. 16. Cinco años despues de promulgada esta lei, el comercio de cabotaje solo podrá hacerse por naves de la marina mercante nacional, i las primas solo quedarán subsistentes a favor de los buques nacionales que hagan el comercio con el estranjero.

Art. 17. El Gobiemno dictará los reglamentos del caso para la ejecucion de esta lei.

Santiago, 1.º de Julio de 1895.

Remito a Ud. los datos que por su conducto ha solicitado la Comision de Guerra i Marina de esta Cámara, segun oficio núm. 200, de 13 de Diciembre último, relativo al proyecto presentado por el Ejecutivo sobre proteccion a la marina mercante nacional.

Por el Ministro,
CLAUDIO ARTEGA URETA.

Al señor Secretario de la Cámara de Diputados.



TÍTULO III

Marina de Guerra

I

237. Corso i presas marítimas.—Se dicta el reglamento provisional de corso.

Art. 1.° El Gobierno concederá patente de corso a todo individuo que solicite armar algun buque contra bandera enemiga, previa la fianza que estime conveniente ante la Comisaría de Marina, esplicando en la instancia la clase de embarcacion que tuviere destinada, su porte, armas, pertrechos i jente de dotacion.

Art. 2.° Concedido el permiso para armar en corso, facilitará el Comandante de Marina la pronta habilitacion del buque por todos los medios que dependan de sus facultades, consintiéndole reciba toda la jente que quisiere, a escepcion de la que estuviere nombrada para el servicio del Estado, o actualmente en él. Concluida la habilitacion, entregará al capitan copia de este Reglamento, i de las prevenciones que se le comunicaren por la via reservada de Marina sobre el modo con que debe comportarse en algunos casos con las embarcaciones neutrales, especialmente con las naciones cuyas banderas gozasen de inmuni-

105-106

dades o privilejios fundados en los tratados o convenios hechos con ellas para su puntual observancia.

Art. 3.° Los oficiales de los buques corsarios quedan bajo la proteccion de las leyes del Estado, i gozarán aunque sean estranjeros, de los privilejios e inmunidades que cualquier ciudadano americano miéntras permanezca en servicio.

Art. 4.° Los armadores están facultados para celebrar las contratas que les agraden con la oficialidad i tripulacion de los corsarios, con tal que no tengan cláusulas que estén en oposicion con los decretos e instrucciones del Gobierno, debiendo dejar constancia en la Comandancia Jeneral de Marina de la que hicieren, la que cuidará de su mas exacto cumplimiento.

Art. 5.° Bajo la correspondiente fianza se franquearán de los almacenes del Estado los cañones, fusiles, pólvora i municiones que faltaren a los armadores para el completo de la habilitacion del corsario, con cargo de devolver, concluido el corso, los artículos suplidos; no estando obligados a abonar el demérito o consumo causado por el servicio; i quedará absuelto de toda responsabilidad justificando naufrajio o apresamiento del corsario.

Art. 6.° Los corsarios serán visitados al tiempo de su salida por una comision de la Comandancia Jeneral de Marina, la cual les leerá las leyes penales de que pondrá constancia en la nota de visita, i se entregará una copia de ellas a los comandantes para que sean leidas a la tripulacion cada ocho dias; i si se habilitaren en puertos amigos, serán visitados por los cónsules o ajentes del Gobierno, conforme a sus particulares instrucciones.

Art. 7.° Los efectos, caldos i demas artículos de consumo del pais que se introduzcan, procedentes de cargamentos de presas, deberán ser liquidados por la aduana como cualquier otro cargamento de comercio, incluyendo todos los ramos ajenos; i del total de derechos que resulten se rebajará la mitad de derechos en beneficio de los apresadores.

Art. 8.° Toda presa será remitida a los puertos del Estado para ser juzgada por los trámites legales i de uso en semejantes

casos; pero si ocurriere alguna circunstancia estraordinaria que lo embarace, usará el comandante del corsario de todo arbitrio consultando su seguridad, i reservando los documentos justificativos que presentará a su tiempo al tribunal competente.

Art. 9.° La plata i oro en moneda, piña o barra quedan exentas de todo derecho en su introduccion.

Art. 10. La plata u oro en alhajas de lujo, pagarán a su introduccion los mismos derechos que otro cualquier efecto comercial segun el aforo particular que sufran.

Art. 11. Los corsarios que tomasen al enemigo comunicaciones interesantes, u oficiales de rango, etc., o hicieren al enemigo otra hostilidad semejante, serán agraciados de un modo digno de la jenerosidad del Gobierno, i en proporcion a la importancia del servicio que hubieren prestado.

Art. 12. El Directorio promete un premio a todo corsario que haga presa de trasporte enemigo con tropas, municiones o útiles de guerra, dirijidos a hostilizar los paises libres de América o reforzar algun punto de los dominios españoles; el cual se regulará segun el caso i circunstancias graduándole con arreglo al contenido de la presa.

Art. 13. Los comandantes de los corsarios destinados a destruir el comercio español sin ser crueles en el tratamiento de los prisioneros, incendiarán i destruirán todo buque enemigo de alta mar que por su poco valor no quisieren conducirlo apresado; i se prohibe a dichos comandantes bajo las penas que hubiere lugar, la libertad de volver por pretesto alguno, ni dejar en poder de los enemigos, embarcacion alguna de la clase indicada, reputándose como una hostilidad al pais cualesquiera gracia de esta naturaleza.

Art. 14. Los buques apresados serán libres de derechos, i pagarán solo los correspondientes al puerto.

Art. 15. Los artículos de guerra apresados serán libres de derechos; si el Gobierno los necesitare los tomará por un diez por ciento ménos de sus precios en el mercado.

Art. 16. Los negros apresados serán remitidos a nuestros

puertos, i el Gobierno gratificará cincuenta pesos por cada uno de los que sean útiles para las armas, de doce años a cuarenta inclusive, con solo el cargo de servir cuatro años en el Ejército, i serán libres de derechos excediendo aquella edad; bajando de la de doce, o si fueren inútiles en la de servicio, serán absolutamente libres, i el Gobierno los distribuirá a tutela.

Art. 17. Los negros apresados que no se pueden introducir en nuestros puertos por su bloqueo, inutilidad del buque, etc., serán remitidos a los puertos de las naciones libres de América, i entregados allí a disposicion de aquellos Gobiernos con la precisa calidad de no poder ser vendidos como esclavos, bajo las penas de ser escluidos los contraventores de todo privilejio, sean cuantos fueren sus servicios, i del amparo de las leyes de un pais que detesta la esclavitud, i ha prohibido este cruel comercio de la humanidad.

Art. 18. El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren o remitieren a nuestros puertos, corresponderá privativamente al tribunal de ellas.

Art. 19. Resultando de la sentencia de dicho tribunal no ser lejítima la presa o no haber lugar para su detencion, se pondrá incontinenti en libertad sin causarla el menor gasto, ni aun con respecto a los derechos del puerto. I si bajo de éste, u otro pretesto, se le detuviere por mas tiempo, serán de cargo de los causantes de esta nueva detencion los daños i perjuicios que resultaren a los propietarios.

Art. 20. Si el corsario apresador no estuviere satisfecho de la declaracion del tribunal, i quisiere seguir la instancia, se admitirá el recurso a mi persona con poder especial de los interesados, procediendo la competente fianza, que deberá dar a satisfaccion del capitan apresado ántes de mejorar la apelacion, para responder a éste de los daños i perjuicios que por razon de estadías, averías i deterioracion del buque i de la carga, pérdida de tiempo, fletes i demas ocurrencias reclamare contra dicho apresador despues de confirmada la primera sentencia. Estos perjuicios con las costas del proceso los deberá pagar este último al capi-

tan apresado, ántes de su salida del puerto; i si no se hallare en estado de hacer dicho pago, se recurrirá a la fianza, o al fiador que hubiere dado, obligándole a lo mismo sin otra formalidad ni espera i con todo rigor de las leyes.

Art. 21. Ningun individuo que goce sueldo por marina ha de exijir estipendio o contribucion por las dilijencias en que se hubiere empleado en el juzgado de presas, i se les prohibe se adjudiquen o apropien mercaderías u otros efectos de ella, pena de confiscacion i de privacion de empleo.

Art. 22. Los buques armados en corso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualesquiera nacion, obligándolas a que manifiesten sus patentes i pasaportes, escritura de pertenencia i contratas de fletamento, con los diarios de navegacion i roles o listas de las tripulaciones i pasajeros. Esta averiguacion se ejecutará sin usar de violencia ni ocasionar perjuicios o atraso considerable a las embarcaciones, pasando a reconocerlas a su bordo o haciendo venir al patron o capitan con los papeles espresados, los cuales se examinarán con cuidado por el capitan del corsario o por el intérprete que llevare a su bordo para estos casos; i no habiendo causa para detenerlos mas tiempo, se las dejará continuar libremente su navegacion: si alguna resistiere sujetarse a este regular exámen, podrá obligarla por la fuerza; pero en ningun caso podrán los oficiales o individuos de las tripulaciones de los corsarios exijir contribucion alguna de los capitanes, marineros, pasajeros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles ni permitirles que les hagan estorsiones o violencia de cualquiera clase, pena de ser castigados ejemplarmente, estendiendo el castigo hasta la de muerte segun la gravedad de los casos.

Art. 23. Cuando los capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos de enemigos declaren de buena fé que lo son, se ejecutará su trasbordo, sin interrumpirles su navegacion ni detenerlos mas tiempo que el necesario, permitiéndole la seguridad de la embarcacion, i en el espresado caso se dará a dichos capitanes recibo de los efectos que se trasborden, es-

plicando en él todas las circunstancias que ocurran; i no pudiendo pagarles en efectivo el flete que les corresponda por dichos efectos hasta el paraje de su destino, con arreglo a los conocimientos o a las contratas de fletamento, se les firmará un pagaré o libranza de su importe a cargo del armador o dueño del corsario, que estará obligado a satisfacerlo a su presentacion: teniendo entendido los capitanes de corsarios que en este caso deben traer la declaracion firmada del capitan del buque detenido, i auténtico en la mejor forma posible.

Art. 24. Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente lejítima de la República, Príncipe o Estado que tenga facultad de impedirlas, serán detenidas así como las que pelearen con otra bandera que la del Príncipe o Estado de quien fuere su patente, i las que tuvieren de diferentes Príncipes o Estados, declarándose unas i otras de buena presa; i en caso de estar armados en guerra sin cabos i oficiales serán tenidos por piratas.

Art. 25. Serán de buena presa las embarcaciones de piratas, i levantadas con todos los efectos de su pertenencia que se encontraren en sus bordos; pero los que se justificaren pertenecer a sujetos que no hubieren contribuido directa o indirectamente a la piratería, ni sean de enemigos, se les devolverán.

Art. 26. No siendo lícito en este Estado armar en guerra embarcacion alguna sin nuestra licencia, ni admitir a este fin patente o comision de otro Príncipe o República aunque esté en alianza, cualquiera que se encontrare corriendo el mar con semejantes despachos o sin alguno, será de buena presa, i su capitan o patron castigado como pirata.

Art. 27. Toda embarcacion de cualquiera especie armada en guerra, o mercancía que navegue con bandera o patente de Príncipes o Estados enemigos será buena presa con todos los efectos que a bordo tuviere, aunque pertenezca a individuos de éste, en caso de haberlos embarcado despues de la declaracion de guerra i pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de ella.

Art. 28. La embarcacion de comercio de cualquiera nacion que hiciere alguna defensa despues que el corsario hubiere asegurado su bandera, será declarada de buena presa a ménos que su capitan justifique haberle dado al corsario fundado motivo para resistirle.

Art. 29. Cualquiera embarcacion que careciese de los papeles que se espresan en el atr. 22, o de los mas principales, como son: la patente, los conocimientos de la carga u otros que acrediten la propiedad neutral de esta i de aquella, será declarada de buena presa, a ménos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten deben ser firmados como corresponde para ser admitidos.

Art. 30. Si los capitanes u otros individuos de las embarcaciones detenidas por los corsarios i asimismo por buques de la armada del Estado, arrojaren papeles al mar i esto se justificare en debida forma, serán por solo este hecho declarados de buena presa, i así deben entender el artículo antecedente i otros que tratan de este asunto.

Art. 31. Se prohibe a los corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna o apresen las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de Príncipes o Estados aliados o neutrales, como asimismo las que estuvieren bajo el tiro de cañon de sus fortificaciones; declarando para obviar toda duda que la jurisdiccion del tiro de cañon, se ha de entendet aun cuando no haya baterías en el paraje donde se hiciere la presa, con tal que la distancia sea la misma i que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias neutrales o aliadas.

Art. 32. Se declara tambien por de mala presa, la embarcacion que los corsarios hicieren en los puertos i bajo el alcance del cañon del territorio de los Soberanos aliados o neutrales, aun cuando ella les viniere persiguiendo i atacando de mar afuera como rendida en paraje que debe gozar de inmunidad, siempre que los enemigos la respeten de la misma manera.

Art. 33. Todo corsario que represe un buque nacional en el

término de veinticuatro horas de su apresamiento, será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represador, i haciéndose esta division breve i sumariamente a fin de moderar cuanto sea dable las costas. Pero si la represa se ha hecho pasadas las veinticuatro horas del primer apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de él.

Art. 34. Si alguna embarcacion se encontrare en alta mar, o se presentare en nuestros puertos sin conocimento de su carga u otros documentos por los cuales constare a quien pertenezca i sin jente de su propia tripulacion, se tomarán declaraciones separadamente a la del apresador i a su capitan de las circunstancias en que la encontró i se apoderó de ella, se hará reconocer tambien la carga por un intelijente, i se practicará las posibles dilijencias para saber quien sea su dueño. En caso de no descubrirse éste, se inventariará el todo i se tendrá en depósito para restituirlo a quien dentro de un año justificare serlo, como no haya un motivo para declararlo buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor a los recobradores; no pareciendo el dueño dentro de dicho tiempo, se dividirán las dos terceras partes restantes como bienes abandonados, en tres porciones, de las cuales una se adjudicará a los mismos recobradores, i las otras dos serán pertenecientes al Erario.

Art. 35. En cualquiera de los casos referidos, luego que el corsario detenga alguna embarcacion tendrá cuidado de recojer todos sus papeles de cualquier especie que sean, tomando el escribano puntual razon de ellos, dando recibo de todos los sustanciales al capitan o maestre de la embarcacion detenida, i advirtiéndole no oculte alguno de cuantos tuviere, en intelijencia de que solo los que entónces presente serán admitidos para juzgar la presa. Hecho esto, el capitan del corsario cerrará i guardará los papeles en un saco o paquete sellado que deberá entregar al cabo de la presa para que éste lo haga al Gobierno. El capitan del corsario, o individuo de la tripulacion que, con cualquier fin que sea, ocultare, rompiere o estraviare alguno de

dichos papeles será castigado corporalmente segun lo exija el caso, con obligacion el primero de rezarcir los daños, i la pena de diez años de presidio al segundo.

Art. 36. Al mismo tiempo cuidará el capitan del corsario de hacer clavar las escotillas de las embarcaciones detenidas, i sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello; recojerá las llaves de las cámaras i otros parajes, haciendo guardar los jéneros que se hallaren sobre cubierta, i tomará razon, cuando el tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente pueda estraviarse para ponerlo a cargo del que se destinare a mandar la propia embarcacion.

Art. 37. No se permitirá saqueo de los jéneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes i alojamiento de las tripulaciones, privándose absolutamente del derecho vulgarmente llamado Pendoloje, el cual solo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcacion hasta esperar que fuere abordada; pero con el cuidado de evitar los desórdenes que pueda producir la excesiva licencia.

Art. 38. Cuando se conduzca la tripulacion de una embarcacion detenida a bordo del corsario, tomará el escribano, a presencia del capitan de éste, declaracion al de aquella, a su piloto i demas individuos que convenga acerca de la navegacion, carga i demas circunstancias de su viaje, poniendo por escrito todas las que puedan conducir a juzgar la presa, preguntándoles tambien si fuera de la carga que conste por los conocimientos conducen alhajas o jéneros de valor, a fin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

Art. 39. Al cabo destinado para mandar la embarcacion detenida se le dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de cuanto por su culpa u omision faltare, i se declara que cualquier individuo que abriere sin licencia las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacos, alacenas en que haya mercaderías i jéneros no solo perderá la parte que debiera tocarle, siendo declarado de buena presa, sino que se le formará causa i castigará segun de ella resulte.

Art. 40. Para determinar la lejitimidad o ilejitimidad de las presas no han de admitirse otros papeles que los hallados i manifestados en sus bordos. Con todo, si faltando los documentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su capitan a justificar haberlos perdidos por accidente inevitable, señalará el tribunal término competente para dicho efecto, segun la brevedad con que deben terminarse estas causas.

Art. 41. Si ántes de sentenciar la presa fuere necesario desembarcar el todo o parte de la carga para evitar que se pierda, se abrirán las escotillas en presencia del Comandante de Marina o comision que nombre i de los respectivos interesados, que deberán concurrir a dicho acto, i formando inventario de los jéneros que se descarguen, se depositarán, con intervencion del dependiente de rentas que destine el Administrador de Aduana, en persona de satisfaccion o en almacenes, de los cuales tendrá una llave el capitan o maestre de la embarcacion detenida.

Art. 42. En caso que fuere preciso vender algunos jéneros por no ser posible conservarlos, se celebrará la venta a presencia del capitan detenido, en almoneda pública con las *lenidades* (1) acostumbradas i con la misma intervencion del dependiente de rentas, poniéndose el producto en manos de persona abonada para entregarlo a quien perteneciere despues de sentenciada la presa.

Art. 43. Ninguna persona de cualquier grado o condicion que sea comprará sijilosamente ni ocultará jénero alguno que conozca pertenecer a la presa o embarcacion detenida, pena de restitucion i de multa de *triplicar* (2) valor de los jéneros ocultados o comprados clandestinamente, i aun de castigo corporal segun lo exija el caso, i este conocimiento será privativo del juzgado de presas como incidente de ellas.

Art. 44. Si la embarcacion detenida no se diere judicialmente por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesion de

(1) El orijinal dice tambien lenidades.

(2) Se ha conservado la palabra triplicar, por ser la empleada en el orijinal.

de ella al capitan o dueños con sus oficiales i jente, a quienes se restituirá todo cuanto le pertenezca sin retener la menor cosa. Se le proveerá del salvo-conducto conveniente, para que sin nueva detencion continúe su viaje sin obligarla a la paga de los derechos de puerto, i al contrario se le satisfarán por el apresador ántes de su salida del puerto los gastos, daños i perjuicios que se le hubieren causado i reclamase en justicia, si se hallase comprendida en los casos prevenidos en los artículos 22 i 30; pero no habrá lugar a semejante reclamacion si hubiere dado dicha embarcacion justos motivos de sospecha, u otros declarados en este Reglamento, i por los cuales se le hubiere formado proceso, lo que deberá precisamente constar de los autos que se han seguido en su consecuencia.

Art. 45. Declarada la embarcacion detenida de buena presa, se permitirá su libre uso a los apresadores despues de pagados los derechos debidos a la Hacienda del Estado.

Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra, se harán dos porciones, la una de los tres quintos para la tripulacion i guarnicion, i la otra de dos quintos para la oficialidad. A ningun individuo, sea de marina u otro cuerpo que se halle embarcado de trasporte o de pasaje en los citados buques al tiempo del apresamiento, se le incluirá bajo pretesto alguno en el reparto; pero será obligacion del comandante del bajel dar cuenta al Jefe de Marina si algun individuo de los embarcados de trasporte o pasaje ha contraido mérito mas distinguido en la accion, para que si le pareciere justo, mande se le dé la parte correspondiente a su clase como si hubiere sido de la dotacion del buque.

Art. 46. Por el presente Reglamento provisional quedan sin valor alguno cualesquiera decretos, órdenes o reglamentos anteriores que se contrarien con éste.

LEYES PENALES ESTENSIVAS A OFICIALES DE GUERRA

Art. 1.° El que arriase la bandera sin órden espresa del co-

mandante, personal i directamente, o disimulare e indujere a que así se verifique, sufrirá la pena de muerte; como tambien todo aquel que violentase al capitan a rendirse o promoviese la reunion de otros para concurrir a este atentado, que justificado por el comandante como el haber sido inútiles sus esfuerzos de todas clases para mantener el órden i subordinacion quedará exento de cargo.

Art. 2.° Por cualquier pérdida marinera de un buque, se pondrá en Consejo de Guerra a su comandante, que resultará libre de cargo si se justificare haber sido irremediable a pesar de los medios regulares para evitar el fracaso; pero probándose malicia en el hecho, será sentenciado a muerte; si ignorancia, perderá el empleo; i si omision o falta de cuidado, se le impondrá ademas el tiempo de presidio que el Consejo de Guerra le señalare.

Art. 3.° Si algun oficial ocultare, rompiere o estraviare con cualquier fin o motivo que sea las cartas, partidas, contratas de fletamento de las embarcaciones que se reconozcan, detengan o apresen, i los conocimientos o pólizas de su carga u otro instrumento relativo a ello, al buque, a su patron o capitan o a la jente de su dotacion o trasporte i cartas u otros papeles que encuentre, será privado de su empleo. Este i mayor castigo, segun el caso lo pida recaerá sobre el oficial que obligue a los capitanes i equipajes de las embarcaciones que reconociere a que le paguen cosa alguna, o les haga voluntariamente estorsion, procediéndose ademas de la privacion de empleo a la pena de confiscacion con el que exija derechos o contribucion.

Art. 4.° Espresamente se prohibe a todo jefe de cualquier dignidad o grado que sea usar jamas con sus oficiales ni con algun otro de sus súbditos, palabra o accion que pueda humillarlos o insultarlos bajo la pena de ser declarados incapaz de mando.

Art. 5.° Al comandante o al oficial que maltratare la jente de la tripulacion o guarnicion del bajel de su destino, o violentamente la obligase a emplearse en ejercicios serviles que no sean

de su instituto, lo sentenciará el Consejo de Guerra a suspension del empleo, i a mayor pena segun las consecuencias que hubiere ocasionado, si del mal tratamiento resultare sedicion o *descripcion* (1) considerable, ademas de obligarle en la reparacion de los daños i pérdidas que hubiere injustamente ocasionado.

Art. 6.° Asimismo se prohibe a todos los oficiales tomar las armas unos contra otros a bordo o en tierra, pena de ser privados de sus empleos, i de muerte contra el que se justificase agresor.

Art. 7.° Cuando la inconsideracion de algunos comandantes de los bajeles, de cuerpos o destacamentos diere márjen para que alguno de ellos anime a sus súbditos a que obren ofensivamente contra los de otros bajeles o cuerpo, se prohibe a los oficiales, soldados i marineros que obedezcan, pena de ser diezmados para perder la vida; i el comandante del bajel, cuerpo o destacamento sufrirá el mismo castigo si con su jente obrase ofensivamente contra la de otros conocidos por tales.

Art. 8.° Cualquiera de los comandantes de un buque estando sobre cubierta correjirá los defectos, así en la maniobra como en la disciplina i policía en que incurriere el oficial de guardia, i éste le obedecerá, pena de ser castigado por insubordinacion. Por igual motivo será penado todo oficial que no obedeciere la órden del arresto dada por cualquier otro de superior grado; el que deberá dar inmediatamente cuenta a su comandante.

Art. 9.° Ningun comandante puede castigar corporalmente a oficiales de guerra, ni a los de la clase de mayores o de mar fijos, ni a los sarjentos, sino con arresto o prision proporcionada a sus clases; bien que en caso de desobediencia podrá suspender del empleo a todo el que no fuere oficial de guerra, dando parte al comandante en jefe, para que el delincuente sea examinado en Consejo de Guerra, lo mismo que siempre que se cometan crímenes que deban juzgarse por este tribunal.

(1) El orijinal dice tambien descripcion.

Art. 10. Ningun buque corsario hará ni recibirá saludo sin su propia bandera; ni combatirá con bandera falsa, pena de privacion de empleo al oficial que le mande, i de mayor castigo si conviniere.

PENAS POR DELITOS COMUNES A TROPA I MARINERÍA EMBARCADA

Art. 1.° Todo oficial de mar, sarjento, cabo o soldado de Marina i del Ejército, tropa de artillería i jente de mar, debe obedecer a los oficiales de guerra de la Armada i del Ejército con quienes estén empleados, en todos los que les manden perteneciente al servicio, siendo de su profesion, pena de la vida.

Art. 2.° El oficial de mar o marinero de cualqniera clase, el soldado, cabo o sarjento que maltratare de obra a cualquier oficial de guerra a bordo o en tierra o lo amenazare, poniendo mano a la espada u otra arma contra él, o levantare la mano para herirle, aun ejecutándolo por haber sido maltratado por el oficial, será castigado con pena de la mano cortada, i en seguida con la de horca.

Art. 3.° Cuando los soldados o marineros a bordo o en tierra tuvieren las armas en las manos para reñir, i que algun oficial de guerra les diga que se separen, estarán obligados a ejecutarlo inmediatamente, pena de ser puestos en Consejo de Guerra; el cual podrá segun las circunstancias estender la sentencia hasta la de muerte; i si a bordo se dispusiere algun hombre de tropa o de mar a hacer resistencia contra el sarjento o cabo de escuadra de guardia, se condenará a diez años de presidio, i a muerte si hiciere armas contra ellos; igualmente que todos los cómplices de cualquiera jurisdiccion que sean; como tambien todo aquel que incitare a quimera o pendencia suscitada a bordo entre las tripulaciones o guarniciones, llamase a otros para que acudan a sostenerla, diere voces o ejecutare accion inductiva a sedicion o motin, será sentenciado a muerte; i asimismo el que en cualquiera ocasion amotinare la jente de un buque, ocasionando de-

sobediencia o excitando a resistir a los oficiales será ahorcado; i si alguno echare mano a las armas a bordo o en tierra para favorecer el motin, se le cortará la mano.

Art. 4.º Todo súbdito, de cualquiera calidad que fuere, que faltase al debido respeto a sus superiores, bien sea con razones descompuestas, o con insultos, amenazas u obras, se pondrá irremisiblemente en Consejo de Guerra, aun siendo en caso no señalado espresamente en este Reglamento, en el cual juzgará ese tribunal la pena que corresponda a las circunstancias de la culpa i calidad del superior i del inferior, pudiendo agravarla hasta la de muerte; i en precaucion de estos lances desapacibles, se encarga a los superiores que cuando reprendan i reconvengan a un súbdito, no se excedan en términos que verifiquen maltrato, pues todo abuso de autoridad será castigado severamente.

Art. 5.º Todo individuo de la tripulacion o guarnicion deberá recibir el dinero o racion con que se le socorre en el dia, en atencion a que si no se le da el todo que por Ordenanza le corresponde, habrá motivo que lo embaracen, i siempre le queda recurso para satisfaccion de agravio que recelare; por lo que si alguno lo rehusare será castigado, i aun con pena de muerte si se valiere de palabras o demostraciones sediciosas que puedan ser causa de motin.

Art. 6.º Tendrá facultad todo individuo de la dotacion de los buques para presentar con sumision a los comandantes de ellos, cualquiera queja que pudiera ocurrirles, i para elevarla, en caso de no ser atendida su justicia al Comandante Jeneral de Marina a quien corresponde; pero si se quejare infundadamente de sus superiores o manifestare en el modo insubordinacion, será castigado con severidad; i si suscitare alboroto sufrirá el castigo que considere justo el Consejo de Guerra; teniéndose entendido que cuando los soldados u hombres de mar de la tripulacion tuvieren que representar sobre paga, víveres, mal tratamiento u otros asuntos, disputarán cuatro o cinco que con el mayor respeto represente la queja al comandante de su buque, a cuya disposicion se sujetarán, pena de la vida: en intelijencia de que se les

dará satisfaccion siempre que éste haya hecho agravio o estorsion.

Art. 7.º Todos los cómplices en levantamiento o rebelion, sea el que fuere el motivo que alegaren, echarán suertes para que de cada diez uno, sea ahorcado, i los primeros fautores como los que se hubiesen puesto a la cabeza de los amotinados i los que hayan sido instrumentos de formar o mantener la sedicion, serán ahorcados en cualquier número que sean, sin escepcion de persona, aunque no tenga plaza en el servicio i vaya solo de pasajero: i si en un buque suelto hubiere habido motin o levantamiento i su comandante juzgare indispensable a su seguridad sucesiva el pronto castigo de algunos cabezas de él, mandará formar inmediatamente proceso, por uno de sus oficiales o por el contador del buque si pareciere conveniente, para que haya mayor número de jueces en el Consejo de Guerra, que celebrará con todos sus oficiales i con las formalidades ordinarias; i hará ejecutar la sentencia que resultare. Si el motin sucediere a vista del enemigo o en otro lance urjente en que convenga atajarlo, consultará el capitan con sus oficiales sobre la determinacion que deba tomar; pero si el caso es tal que no da lugar a esta consulta, aprehenderán los oficiales a algunos de los sediciosos; i si se resistieren a nombrar prontamente los autores, se les hará echar suertes para ser pasados por las armas.

Art. 8.º A juicio del Consejo de Guerra, sufrirá la muerte, o la pena que hallare justa este Tribunal, cualquier individuo que sabedor de algun designio de perfidia o de motin lo ocultare, o espresiones tumultuarias que otro hubiere proferido en menoscabo del servicio o cualesquiera palabra o conato con direccion a trastornar el órden i la obediencia, i no lo descubriere, por sí mismo, al comandante; o si presenciando alguna sediccion o motin, no se esforzare por todos los medios posibles a sosegarlo.

Art. 9.º El que estando su bajel empeñado en combate desamparase cobardemente su puesto con el fin de esconderse, será condenado a muerte: la misma pena sufrirá el que en la

accion o ántes de empezarla levantare el grito pidiendo que cese i no emprenda, i el que arriare la bandera sin órden espresa del comandante dada personal o directamente, o indujere a que así se verifique, aunque no tenga plaza a bordo i vaya solo de pasajero; i cualquiera que en estas ocasiones viere u oyere a alguno que inste a los demas a que se opongan a la resolucion del comandante i no le dé parte sin dilacion, o al oficial, sarjento de artillería o de batallones que se hallaren mas cercanos, o si en combate o naufrajio, estando la lancha o botes en el agua, sus patrones se desatracaren sin órden del comandante, desamparando el buque, incurrirán en la misma pena; pero si éstos justificaren haber sido violentados por sus tripulaciones, quedarán libres de cargo, i tendrán pena de muerte los que cooperaren a esta violencia.

Art. 10. En las faenas grandes de lavarse, dar fondo, amarrarse el buque, de prepararse a combate, en caso de peligro por temporal u otro accidente, ha de considerarse de guardia toda la oficialidad, guarnicion i tripulacion i si algun hombre de tropa o de marinería faltase a su puesto en semejantes ocasiones o en la de su guardia ordinaria, se pondrá durante toda la siguiente sobre un estai con dos palanquetas a los piés o se castigará con privacion de vino por algunos dias, siendo de la marina; pero si fuere individuo de tropa se le podrá castigar igualmente con privacion de vino o con cepo o grillos, si se separa de los parajes señalados, estando de guardia o de faccion, debiéndose a unos i a otros pasarse frecuentes revistas de dia i de noche para precaver o encontrar su falta i castigarlo.

Art. 11. Si varado el bajel o acosado de enemigos, determinare su comandante defenderle, se impondrá pena de la vida al que sin órden espresa lo desamparase; pero varado el buque en la costa por temporal u otro accidente, se condenará al que saliere de su bordo sin órden del comandante, a diez años de presidio; i el que en naufrajio, incendio u otro conflicto en que pueda hallarse el buque, faltare del puesto sin necesidad grave, o abandonare el trabajo a que lo hayan destinado sus superiores, será

sentenciado por el Consejo de Guerra a proporcion de las resultas de su desobediencia a la pena correspondiente que segun las circunstancias podrá estenderse hasta la de muerte.

Art. 12. El que maliciosamente pegare o ayudare a pegar fuego a algun buque o almacenes, el que cortare los cables con el fin de que se pierda el bajel, perderá la vida i todos los cómplices de estos delitos, aunque no sean de la jurisdiccion de marina, serán juzgados i condenados por su Consejo de Guerra. Se sentenciará tambien a muerte al que solicitare la pérdida del buque dándole barreno, descalando costura de su fondo, cortando o despedazando maliciosamente cabos principales, estando empeñado en combate en la costa o entre *bajos:* i se impondrá la misma pena al timonel que hubiere ocasionado la pérdida del buque por no haber sabido el rumbo mandado por su comandante u oficial de guardia: asimismo se juzgará en el Consejo de Guerra a proporcion de la malicia que se averiguare i de las resultas, al que con barreno u otro modo vaciase maliciosamente parte de la aguada del buque, dc suerte que ponga en riesgo grave a su tripulacion, i al que hiciere con los víveres mezclas indebidas, de que redundare enfermedades en los equipajes o atraso en la espedicion.

Art. 13. Si por ocasion de disputa entre oficiales o comandantes de bajeles, cuerpos o destacamentos en tierra o a bordo sucediere que alguno de ellos dé motivo para animar a los que manden a que obren ofensivamente contra los de otro bajel o cuerpo, serán diezmados para perder la vida los individuos de tropa o de mar que en estos casos obedecieren.

Art. 14. Cualquier individuo del buque que de caso pensando matare o hiriere a otro gravemente, será castigado de muerte, como el que diere con ventaja o alevosía una herida grave de que resulte morir el herido; pero si no muriere se impondrá por el Consejo de Guerra al agresor la pena de diez años de presidio, siendo grave la herida, i si fuere leve, la pena proporcionada a las circunstancias.

Art. 15. El que abordo sacare el cuchillo u otra arma para

herir a alguno será condenado a sufrir inmediatamente comprobado el hecho veinticinco palos siendo individuo de tropa, i si de mar, igual número de rebencazos en las espaldas, aunque no llegue a efectuarse la herida; pero verificada ésta se le impondrá por el Consejo de Guerra la pena correspondiente a que no perjudicará ninguna de las ejecutivas de que se trata en este i otros artículos, i deberán aplicarse, justificado el caso, por sumario, a mas de que ha de pagar el agresor los gastos de la curacion, i el subsanar los jornales o sueldos del herido en este tiempo.

Art. 16. Cualquiera que abordo hiciere armas contra algun centinela, o se valiere de palo, piedra o manos para atropellarlo será condenado a muerte; i si fuere pasajero será juzgado por el Consejo de Guerra de oficiales, con intervencion del tribunal a que competa: bien entendido que todo centinela que descubriere en alguno el intento de insultarlo o atropellarlo le advertirá que se modere, gritando a su cabo para que dé parte al oficial de guardia, i si no obstante continuase el designio manifestado de forzar la centinela o atropellarla de cualquier manera que sea, usará de su arma.

Art. 17. El que a bordo o en tierra, desafiare o aceptare desafío o satisfacciones privadas, estará a lo dispuesto en las pragmáticas sobre esta materia.

Art. 18. Se pondrá en el cepo por cuatro dias a pan i agua al que se embriagare i fuere frecuente en el vicio; se le quitará la racion de vino hasta que se enmiende, dándole cada vez que reincida seis zambullidas en el agua desde el penol de la verga mayor.

Art. 19. A todo individuo de mar se prohibe que oculte, rompa o estravíe, con cualquier fin que sea, las cartas, partidas de fletamento, pólizas o conocimientos de la carga, patente de navegacion, ni algun otro ducumento de las embarcaciones que reconozcan, detengan o apresen pena de diez años de presidio a los oficiales de mar e individuos de tropa i marinería, i privacion de empleo a cualquier otro: asimismo se prohibe que se obligue

a los capitanes i equipaje de las embarcaciones que se reconocieren a que les contribuyan en cosa alguna, o se les haga estorsion, pena de privacion de empleo o de castigo ejemplar, que se estenderá hasta la de muerte, segun el caso lo pida i lo estime justo el Consejo de Guerra.

Art. 20. El que sin licencia del oficial de presa o embarcacion detenida i marinada, abriese en ella escotilla sellada, arca, fardo, pipa, saco o alacena en que haya jéneros, perderá la parte que le corresponda de presa si lo fuere i los sueldos de toda la campaña, se le formará causa como a ladron i se le condenará por el Consejo de Guerra segun resulte, a presidio; juzgándose por el mismo tribunal al que despojase de sus vestidos a alguno de los individuos de la presa; los robare o maltratare de modo alguno.

Art. 21. Será responsable el encargado de la presa de lo que por su culpa u omision faltare i se le hubiere entregado, bajo la pena de privacion de empleo i de la parte de presa que le corresponda, i ademas se le confiscará cuanto usurpe a todo el que exija derechos o contribucion, o se apropie mercaderías u otros efectos de la presa, ni aun con el pretesto de recompensarse las dilijencias en que se hubiere empleado relativas a ella.

Art. 22. Ninguna persona de cualquier grado o condicion que sea deberá comprar u ocultar jénero alguno que conozca pertenecer a presa ántes de haber sido juzgada por buena, pena de restitucion i de multa del tres por ciento tanto del valor de los jéneros comprados u ocultados i aun del castigo corporal, si lo exije el caso.

Art. 23. Los castigos de retencion de vino, cepo, grillos, cadenas, baqueta i cañon, de que hablan los artículos anteriores podrán providenciarse por los comandantes de corsarios solo en la mar, i no en puerto, en donde su imposicion corresponde privativamente al jefe de la marina.

Art. 24. Los azotes que se entienden bajo el nombre de cañon, serán solamente con rebenque o mojel del menor grueso, como bastaria para tomar un rizo al juanete de un navío; pero no podrá

verificarse tal castigo sino a presencia del oficial que el comandante destine e instruya del grado de rigor con que se deba ejecutar en proporcion con la culpa, i el hombre de mar que, mandado por el contramaestre de guardia o guardias, rehusare amarrar al delincuente, o *tomar* rebenque o mojel para azotarle sufrirá la misma pena *que él.*

Excmo. Señor:—En la necesidad de faltarnos un reglamento de corso peculiar i análogo a nuestro actual estado político, i de ser inadecuable en varios puntos la Ordenanza acordada sobre este ramo por la corte española, al paso que es instante adoptar alguno que nivele, aunque provisoriamente, la conducta de nuestro Corsario i Tribunal de presas, ínterin se sanciona el que V. E. ha mandado formar, he creido oportuno elevar a su consideracion suprema el Reglamento provisorio que sobre la materia publicó el Gabinete de las Provincias Unidas de Sud-América en 15 de Mayo último, que, por la analojía e indentidad de circunstancias en que se hallan éste i aquél Estado, puede mui bien rejir por ahora por las pequeñas alteraciones que se advierten en los arts. 7.° i 9.°: sobre todo la sabia política de V. E. resolverá lo que sea conforme.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Santiago, 15 de Noviembre de 1817.—Excmo. Señor.—*José Ignacio Zenteno.*—Excmo. Señor Director Supremo del Estado de Chile.

Santiago, 20 de Noviembre de 1817.

Apruébase el Reglamento provisional de Corso que acompaña este oficio: rija interinamente hasta la sancion i publicacion del que se ha madado formar en la materia. Imprímase al efecto i circúlese a quienes correspoda.—*Cruz.*—*Perez.*—*Astorga.*—*Zenteno,* Secretario.

---

238. Artículos 7 i 10 del reglamento de corso.—Se derogan en la parte que se espresa.

Santiago, 24 de Junio de 1818.

Poderosas razones de política, de economía, i de utilidad comun obligan a este gobierno a derogar, como por el presente se derogan los artículos 7 i 10 del reglamento provisional de Corso en la parte que previenen la rebaja de la mitad de derechos a beneficio de los apresadores en los efectos, caldos i demas artículos de consumo del pais, como la plata u oro que se introduzca, alhajas de lujo procedentes de cargamentos de presas. En su consecuencia, los referidos efectos pagarán desde hoi en adelante los mismos derechos que a su importacion sufren las mercaderías de los demas introductores que no tienen el carácter de corsarios. Comuníquese a quienes corresponda, publíquese i tómese razon.

O'Higgins.

Cruz.

---

239. Presas.—Se dicta el reglamento para la distribucion del producto de presas conforme a la práctica de la Marina Británica.

Una octava parte.—Al Almirante o Comandante en Jefe de la Escuadra de todas las presas hechas por embarcaciones que estén a sus órdenes, i dentro de los límites de su mando. Si en la Escuadra hai otro jefe subalterno de aquél, tal como Contra-Almirante u oficial que haga sus funciones, toma éste una tercera parte de la octava del Almirante. Si son dos o mas jefes subalternos, tomarán i distribuirán entre sí igualmente una mitad de la octava del Almirante.

Dos octavas partes.—De cualquiera presa o presas tomadas

por cada buque particular o por diferentes buques presentes al apresamiento, son para el Comandante o Comandantes respectivos del buque o buques apresadores.

Una octava parte.—Es dividida igualmente entre los Tenientes, Capitanes de tropa de marina i artillería, Secretario, Cirujano Mayor de la Escuadra i Piloto.

Una octava parte.—Al Contador, Cirujano, Capellanes, Tenientes de tropa de marina o artillería, práctico, contra-maestre, condestables, carpinteros primeros i guardias marinas.

Una octava parte.—A los pilotos, escribientes del Comandante, cocineros, sarjentos de marina, guardianes, timoneles, calafates, armeros, gavieros i segundos carpinteros.

Una octava parte.—A los primeros marineros.

Una octava parte.—A los segundos marineros, soldados de marina i artillería, jente de tierra que haya asistido como supernumeraria, i muchachos o pajes, teniendo presente para la reparticion que cada dos de éstos toman una parte igual a la de un segundo marinero o soldado de marina.

Santiago, 26 de Enero de 1819.

Habiendo acordado entre sí los jefes i oficiales de la Escuadra al tiempo de zarpar de Valparaiso en Octubre pasado, con destino a apresamiento del convoi de tropas españolas (logrado felizmente) que en atencion a no existir por entónces un reglamento que rijiese el modo i forma de repartirse los individuos de la escuadra de la parte de presa que les perteneciere, se avenian en ejecutarlo por el órden i método que apunta el reglamento de la marina inglesa, cuyo convenio fué puesto en noticia de esta suprema autoridad: en su virtud vengo en declarar que se proceda al repartimiento de las presas que hasta el dia han entrado en Valparaiso, hechas por la escuadra, segun lo dispositivo del enunciado reglamento británico que precede. I a

fin de evitar varias dudas que puedan ocurrir en esta operacion i remover sencillamente los obstáculos que se presenten, se declara asimismo que todas las presas que copulativa o separadamente se hiciesen por los buques de la Escuadra, a saber: navío *San Martin*, fragata *Lautaro*, corbeta *Chacabuco*, i bergantin *Araucano*, deben ser distribuidas entre todos los individuos de dichos bajeles por órden i proporcion del Reglamento, el cual solo rejirá por ahora hasta que se publique el que se está formando en la materia.

Comuníquese a quienes corresponda.

O'HIGGINS.

Zenteno.

---

240. Cirujanos de marina.—Parte de presa que les corresponde.

Santiago, 1.° de Febrero de 1819.

Vistos: Habiéndose decretado el 29 de Setiembre último, por muchas i graves consideraciones que tuvo presente el Gobierno, que los cirujanos primeros que sirvieren en la Escuadra durante la espedicion a que se contrae este espediente, fueran considerados como tenientes de marina i los segundos como guardias, se declara: que deben optar la parte de presa que como a tales oficiales corresponda en el dividendo que debe hacerse de los hechos en la referida espedicion, observándose lo mismo respecto del cirujano mayor en presencia de la clase militar que anunciare su despacho.

Comuníquese a quienes corresponda.

O'HIGGINS.

Zenteno.

Nota.—Publicamos el siguiente Senado-Consulto por su importancia histórica, por encontrarse derogadas casi la totalidad de sus disposiciones.

Juicios de presas

En la ciudad de Santiago de Chile a dos dias del mes de Junio de mil ochocientos veintiun años.

Congregado el Exmo. Senado en su sala de acuerdos i en sesiones ordinarias, ordenó el establecimiento de un reglamento que designe el modo i forma de conocer i juzgar las causas de presas que se hagan por la Marina del Estado i corsarios particulares; el mismo que deberá observarse en el ínterin se sanciona la respectiva Ordenanza, i correrá bajo los siguientes:

Art. 1.° El Comandante Jeneral de Marina dará principio a la formacion del espediente acumulando los documentos necesarios i recibiendo las declaraciones que estime convenientes i oportunas al esclarecimiento de la verdad, i hecho, remitirá estas dilijencias, con citacion de los interesados, al Gobierno Intendencia donde se juzgará en primera instancia.

Art. 2.° Este juicio será breve i sumario. La acusacion se pondrá a las veinticuatro horas de entregado el proceso al fiscal o apoderado de la marina o corsario. Con igual término contestará el dueño o personero del buque o cargamento apresado; i se dará sentencia no habiendo hechos que necesiten prueba. Si los hubiere, los términos deberán ser los mas ceñidos que permitan las circunstancias; i en este caso será con todos cargos a fin de evitar demoras i costas perjudiciales.

Art. 3.° El que se sintiere agraviado podrá apelar a un Tribunal de Alzadas, que se compondrá del rejente i decano de la cámara con uno de los contadores mayores, por su órden, a ménos que baya entre éstos algun letrado, que será preferido.

Art. 4.° El recurso se hará a las veinticuatro horas de notificada la sentencia, i sin esperar la mejora se remitirá el espediente al Tribunal de Alzadas por la Intendencia, con citacion de las partes.

Art. 5.° El Presidente de este juzgado, que lo es el rejente de la cámara, citará para el dia siguiente a los conjueces i partes a hora que no tenga despacho la cámara i se verá la causa sin mas alegatos que los que hiciesen los interesados al tiempo de relacion, procediendo en seguida a pronunciar sentencia.

Art. 6.° De la que se diere podrá el agraviado suplicar al mismo tribunal a las veinticuatro horas de notificada la sentencia, i pasado este término deberá ejecutarse.

Art. 7.° Esta tercera instancia se verá por los tres jueces que componen este tribunal, i dos letrados mas que nombrará el Supremo Gobierno, a quien

al efecto se avisará inmediatamente que se interponga la súplica, i noticiado el presidente de los nombrados, se citarán para el dia siguiente a la revista de la causa.

Art. 8.° En ésta lo mismo que en la segunda instancia, no se admitirán escritos de agravios, sino los elegatos que de palabra o por escrito hagan los interesados al tiempo de la relacion.

Art. 9.° El actuario en la primera instancia será el de la Intendencia, i en la segunda i tercera los de la cámara i sus relatores, llevando unos i otros los derechos establecidos.

Art. 10. Lo que se juzgase en esta tercera instancia se ejecutará sin mas recurso que el de injusticia notoria, si hubiere lugar; que se interpondrá a las veinticuatro horas, para el que se observarán las reglas i juzgado establecido en pleitos comunes, sin perder de vista la calidad de breve i sumario dispuesta en las anteriores instancias.

Art. 11. Las leyes que deben gobernar las decisiones en este jénero de causas (interin se formaliza la respectiva Ordenanza) son las jenerales establecidas en el Derecho de Jentes.

Art. 12. La distribucion de las presas la misma que se ha observado i observa: así por lo respectivo a las que hace la marina nacional como los corsarios particulares, i mandado S. E. se pasará copia de este provisorio reglamento con el oficio acordado al Exmo. Señor Supremo Director, para que se sirviera decretar su cumplimiento, firmaron los señores con el infrascrito Secretario.—*Francisco Antonio Perez.—Juan Agustin Alcalde.—José Maria Rosas.—Francisco Borja Fontecilla.—José Maria Villarreal,* Secretario.

---

241. Guerra de 1854.—Declaraciones del Gobierno de Chile sobre buques armados en corso.

El Presidente de la República, conformándose a los principios sancionados en tratados solemnes, i que ha adoptado el Gobierno de Chile de tiempo atras, hace saber a todos los ciudadanos i habitantes del Estado, i demas personas a quienes toque, que consultando el interes de la humanidad i del comercio de sus ciudadanos, i tomando en consideracion que en la presente guerra de las principales potencias marítimas de Europa, las hostilidades marítimas se estenderán a casi todos los mares que las naves de dichas potencias recorren, ha resuelto:

1.° Que ningun buque armado en corso, cualquiera que sea su bandera, será admitido en los puertos del Estado, si no es en los casos de necesidad estrema, por grandes averías o persecucion de enemigos.

2.° Que si en el caso de necesidad estrema arribase con sus presas, no le será permitido vender éstas ni enajenarlas bajo ninguna forma, ni proveerse de armas u otros artículos de guerra.

3.° Que solo podrán tomar víveres o provisiones en nuestros puertos por una sola vez, i en la cantidad estrictamente necesaria para hacer su viaje a uno de los tres puertos estranjeros mas inmediatos.

4.° Que en conformidad de los mismos principios, i en cumplimiento del tratado de 1853 celebrado con la Francia, se prohibe a todos los ciudadanos i demas personas sujetas a las leyes de la República la aceptacion de letras de marca, i su participacion en el armamento i equipo de buques destinados al corso.

Dado en Santiago, en la sala del despacho, a dieziocho de Julio de mil ochocientos cincuenta i cuatro.

MANUEL MONTT.

Antonio Varas.

---

242. Tratado de Paris.—Antecedentes relativos a la adhesion de Chile a las declaraciones del Congreso de Paris celebrado el 16 de Abril de 1856.

De la importante «Recopilacion de Tratados i Convenciones celebrados por la República de Chile i las potencias estranjeras» por don A. Bascuñan Montes, Tomo I, pájina 252, tomamos lo siguiente:

Congreso de Paris.—16 de Abril de 1856

Antecedentes relativos a la actitud de Chile en presencia de los principios de derecho marítimo aceptados en dicho Congreso.

Diversos publicistas, entre otros Don Andres Bello, en su «Tratado de Derecho Internacional» i De Clecq, en su «Recueil de Traités de la France» publicado bajo los aupicios de Mr. Drouyn de Lhuys, Ministro de Negocios Estranjeros de la República Francesa el año de 1866 (tomo VII) afirman que Chile adhirió a las declaraciones hechas por el Congreso de Paris el 16 de Abril de 1856, para reglamentar diversos puntos referentes al derecho marítimo.

De Clecq, al consignar el nombre de las naciones que adhirieron, hace figurar el de Chile, i agrega: «que notificó su adhesion el 13 de Agosto de 1856». A este respecto, es necesario dejar constancia, de que, por decreto imperial de 28 de Aril de 1856, la Francia i la Gran Bretaña quedaron encargadas de llevar las cuatro declaraciones del Congreso de Paris a conocimiento de los paises que no hubieran tomado parte en el Congreso, a fin de que provocaran su adhesion.

El Encargado de Negocios de S. M. Británica en Chile, cumpliendo instrucciones de su Gobierno en nota fechada el 30 de Julio de 1856, invitó al Gobierno de Chile a asociarse a las declaraciones del Congreso de Paris, nota que fué contestada el 14 de Agosto de ese año en los siguientes términos:

Santiago, 14 de Agosto de 1856.

Señor:

«He tenido el honor de recibir la nota de V. S. de 30 del próximo pasado, en que por órden de su Gobierno se ha servido V. S. invitar al de Chile a asociarse a los principios consignados en la declaracion de derecho marítimo, firmada por los Plenipotenciarios del Congreso de Paris, de 16 de Abril último.

»Los cuatro principios proclamados por el Congreso de Paris han sido, como V. S. lo advierte, ya parcialmente o ya en su conjunto, objeto de estipulaciones espresas en Tratados que ha celebrado la República con Potencias de Europa i América, i son, por consiguiente, del todo conformes a la política de mi Gobierno, el cual no tiene dificultad en celebrar estipulaciones que la sancionen i jeneralicen.

»Si el Gobierno de V. S. se halla animado del mismo deseo, será grato al del infrascrito concurrir por su parte a la jeneralizacion de principios que favorecen los intereses jenerales del comercio, i que tanta armonía guardan con la civilizacion de la época.

»Sírvase V. S. aceptar las seguridades de la distinguida consideracion con que me suscribo de V. S. A. S.

»ANTONIO VARAS.

»Al Señor Encargado de Negocios de S. M. B.»

La nota preinserta, que acaso pudiera importar la aceptacion en principio de las declaraciones del Congreso de Paris, en conformidad a la leyes de Chile i a las prácticas internacionales, no puede ser considerada como un instrumento de adhesion a un pacto internacional, ni en el Ministerio de Relaciones Esteriores hai constancia de lei alguna que haya autorizado al Presidente de la República para adherir a las resoluciones de aquel Congreso, ni documentos que acrediten la adhesion formal de la República a que el señor Ministro Varas alude al manifestar que Chile «no tiene dificultad en celebrar estipulaciones que las sancionen i jeneralicen»; estipulaciones que no han sido celebradas.

Nota.—En efecto don Andres Bello en su obra Pricipios de Derecho Internacional, tercera edicion, 1864, pájina 303, enumera a Chile entre las potencias que aceptaron las declaraciones del Congreso de Paris.

De acuerdo con lo espuesto por el señor Bascuñan Montes se encuentra

un estudio de esta cuestion, obra del abogado don Nemesio Martinez Mendez, publicado en el primer tomo de la *Revista Forense Chilena*, año 1885.

---

243. Presas marítimas.—Se declara cuando se tiene derecho a ellas.

Santiago, 24 de Agosto de 1864.

Considerando que no hai presa marítima sino en caso de captura de buque entre belijerantes i en estado de guerra: que para que la captura sea presa requiere juzgamiento de tribunal competente que la declare buena; que ninguna de estas circunstancias ocurren en la ocupacion i comiso en que cayó el bergantin *Orbegoso* en el puerto de Ancud el 29 de Agosto de 1836, por infraccion de las leyes; no ha lugar a la reclamacion interpuesta.

Tómese razon en la Contaduría Mayor i en la Comandancia Jeneral de Marina, comuníquese i archívese.

PEREZ.

Marcos Maturana.

---

244. Corsarios en la guerra con España.—Instrucciones a que con arreglo a las leyes de la República deben sujetar sus operaciones los corsarios de Chile en la guerra contra la España.

1.° Constituida la España en estado de guerra con la República de Chile, i provocada ésta por aquélla a una guerra que la primera ha principiado ya, los corsarios de la República deberán perseguir i apresar a todo buque español, sea de guerra, corsario o mercante, bien se halle en la mar o en las aguas o

puertos de la República o en las aguas o puertos de los dominios de España.

2.° Se prohibe a los corsarios de la República atacar o ejercer acto alguno de hostilidad en los puertos o en las aguas territoriales de naciones neutrales, entendiéndose por aguas territoriales las comprendidas dentro del alcance del cañon i la mas baja marea.

3.° Los corsarios de la República podrán apoderarse de los cargamentos de los buques mercantes españoles, siempre que estos cargamentos no pertenezcan a ningun neutral. Pero puede el corsario apresar esos cargamentos aunque sean de propiedad neutral, si lo componen efectos de contrabando de guerra destinados al enemigo.

En caso de que el cargamento de propiedad neutral, encontrado en el buque español, se componga de efectos de contrabando de guerra i otros que no lo sean, solo podrá el corsario apresar aquella parte ilícita del cargamento, dejando la otra.

4.° Queda el corsario tambien autorizado para detener i apresar cualquier buque neutral que trasporte con destino al enemigo o de este mismo enemigo, despachos oficiales, o tropas de tierra o de marina, o marinería para los buques de ese mismo enemigo.

5.° Los corsarios de la República podrán apresar todo cargamento que se halle en buque neutral i que siendo contrabando de guerra, sea de propiedad española; entendiéndose que si una parte de ese cargamento fuese de lícito comercio, esa parte no es apresable aunque pertenezca a súbdito español.

6.° El contrabando de guerra se compone de los siguientes objetos destinados al anemigo: cañones, morteros, fusiles, i toda especie de armas así como toda clase de proyectiles—cureñaje—estopines fulminantes i de hebra—cápsulas—mechas—pólvora—salitre—azufre—prendas de vestuario militar—correajes—sillas de caballo i bridas—tiendas de campaña—carbon de piedra destinado a los buques de guerra del enemigo o sus cor-

sarios; i en jeneral todos los instrumentos i objetos fabricados para la guerra.

7.° Es tambien apresable todo buque cuya neutralidad no pueda comprobarse.

Lo será igualmente el que careciese de los papeles principales, como son: la patente, los conocimientos de la carga, u otros que acrediten la propiedad neutral de ésta i de la embarcacion, i será declarada buena presa, a ménos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten deben ser firmados como corresponde para ser admitidos.

Lo será igualmente todo buque que enarbolase otra bandera que la de su verdadera nacionalidad.

Lo será igualmente todo buque de cuyo bordo se arrojen papeles al mar.

Lo será tambien todo buque que presente resistencia o pretenda evadir al corsario.

8.° Los corsarios de la República deben tener entendido, que todos sus apresamientos, para ser válidos i lejítimos, deben ser declarados tales por autoridad competente, i si ocurriese alguna circunstancia estraordinaria que embarace el envío de la nave apresada a ser juzgada, el comandante del corsario usará de todo arbitrio, consultando su seguridad i reservando los documentos justificativos que presentará a su tiempo, a la autoridad competente.

9.° Los corsarios de la República, como tales, tienen el derecho de visita que corresponde a todo belijerante, i para ejercerlo deberán tenerse presente las siguiente prescripciones:

1.ª Al tratar de reconocer i visitar un buque mercante, largará el corsario el pabellon nacional, disparando un cañonazo, sin bala, a cuya indicacion deberá el mercante detenerse para esperar el reconocimiento i largar su bandera. Si no lo hiciere, procederá el corsario segun convenga, para obligarlo a ello.

2.ª Si desde luego se detuviere el mercante i largase su bandera, procederá el corsario, manteniéndose a la distancia que

aprecie conveniente, a enviar la visita de reconocimiento. Para evitar todo jénero de desórdenes en la visita i exámen de los buques i cargamentos, i atendiendo al grado de sospecha de que esté afectada la nave que va a visitarse, enviará su bote esquifado de un oficial que aborde al detenido i examine sin ocasionar la menor estorsion, violencia o mal tratamiento, los papeles relativos al buque, i en caso necesario a la visita del buque mismo.

3.ª Si del antedicho exámen resultase que el visitado es neutral, i la carga, aun cuando fuese enemiga, no fuese de contrabando de guerra, lo dejará en libertad. Mas, si el buque se dirijiese a puerto enemigo, la visita se dirijirá escrupulosamente sobre la naturaleza de la carga, deteniéndole la que fuese de contrabando de guerra i perteneciese a españoles o fuese destinada para ellos.

10. Luego que el corsario aprese alguna embarcacion, el oficial visitador se apoderará de todos los papeles de cualquiera especie que sean, formando escrupuloso inventario de ellos, dando un recibo de todos los sustanciales al capitan o maestre del buque detenido, i advirtiéndole no oculte alguno de cuantos tuviese, en la intelijencia de que solo los que entónces presente, serán admitidos para juzgar la presa. Hecho esto, el capitan del corsario cerrará i guardará los papeles en un saco o paquete sellado, que deberá entregar al cabo de la presa para que éste lo haga a la autoridad correspondiente, en el puerto de su destino. El capitan del corsario o individuo de la tripulacion que con cualquier fin ocultare, rompiere o estraviare alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente segun el caso, con obligacion el primero de resarcir los daños, i la pena de diez años de presidio el segundo.

11. Al mismo tiempo cuidará el capitan del corsario de hacer clavar las escotillas de las embarcaciones detenidas, i sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello; recojerá las llaves de la cámara i otros parajes, haciendo guardar los jéneros que se hallasen sobre cubierta, i tomará razon

cuando el tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente puede estraviarse para ponerlo a cargo del que se destinase a mandar la presa.

12. El corsario cuidará de tomar declaracion juramentada, al piloto i tripulacion del buque detenido acerca de la procedencia, nacionalidad, navegacion, su destino, i demas circunstancias de su viaje, cuya declaracion consignada por escrito i agregada al acta i proceso verbal del apresamiento, servirá al juicio de presas i de resguardo a los derechos de todos.

13. Al cabo destinado para mandar la embarcacion apresada se le dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de cuanto por su culpa u omision faltare; i se declara, que cualquier individuo que abriese las escotillas cerradas i selladas, arcas, fardos, pipas, sacos, alacenas en que haya mercaderías i jéneros, no solo perderá la parte que debiera tocarle siendo declarada de buena presa, sino que se le formará causa i castigará, segun de ello resulte.

14. Para determinar la lejitimidad de las presas, no han de admitirse otros papeles que los hallados i manifestados en sus bordos. Con todo, si faltando los documentos precisos para formar el juicio, se ofreciese su capitan a justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el tribunal término competente para dicho efecto, segun la brevedad con que deben determinarse estas causas.

15. Cuando los capitanes de embarcaciones neutrales declaren de buena fe que llevan efectos de contrabando de guerra, se ejecutará su trasbordo sin interrumpirles su navegacion ni detenerles mas tiempo que el necesario, dando a dichos capitanes recibo de los efectos que se trasborden esplicando en él todas las circunstancias que ocurran.

16. Todo corsario que represe algun buque nacional en el término de 24 horas de su apresamiento, será gratificado con el valor de la mitad de la presa, quedando la otra al dueño primitivo del buque represado, i haciéndose esta division breve i sumariamente, a fin de moderar cuanto sea dable las costas. Pero si la

represa se ha hecho pasadas las 24 horas del apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de él.

17. Los corsarios que tomaren al enemigo comunicaciones interesantes u oficiales de rango o infiriesen al enemigo algun daño considerable, serán agraciados de un modo digno por el Gobierno i en proporcion al servicio que hubieren prestado.

18. El Gobierno promete un premio a todo corsario que haga presa de trasporte enemigo con tropas, municiones o útiles de guerra; cuyo premio se regulará segun el caso i circunstancias, i segun el contenido de la presa.

19. Los comandantes de los corsarios en el principal interes de dañar i destruir al comercio español, sin ser crueles en el tratamiento con los prisioneros, incendiarán i destruirán todo buque enemigo que por su estado o su poco valor, no pueda o no convenga enviar a puerto de juzgamiento, documentándose el corsario de modo que pueda comprobar el hecho i responder de sus consecuencias en caso de declararse ilejítima la presa.

20. Cualquier corsario podrá vender sus presas en los puertos de la nacion amiga que lo consintiere, si le autorizare a ello algun ajente diplomático de la República, quien a este respecto debe examinar todos los papeles de la nave apresada, tomar declaraciones a la jente de la misma i del buque corsario i practicar las demas investigaciones conducentes a comprobar la lejitimidad de la presa. Establecida suficientemente esta lejitimidad, el ajente diplomático chileno pondrá sus sellos en el saco que contenga los papeles de la nave apresada, devolverá este saco al capitan del corsario, le dará testimonio de las dilijencias practicadas en en la Legacion, i le otorgará por escrito autorizacion para vender la presa.

21. Se prohibe a todo corsario el rescate de sus presas, i solo en el caso mui comprabado de convenir desembarazarse de prisioneros podrá adoptar este arbitrio.

22. Los buques apresados i toda su carga quedan libres de todo derecho i contribucion fiscal.

23. El comandante, oficiales, guarnicion i equipajes de los

corsarios quedan bajo la proteccion del Gobierno i de las leyes de Chile, i gozarán aunque sean estranjeros, de todos los derechos anexos a la ciudadanía chilena, miéntras permanezcan en servicio del Estado.

Dado en Santiago de Chile, a 26 de Setiembre de 1865.

El Ministro de Marina

JOSÉ MANUEL PINTO

---

245. Corsarios en la guerra con España.—Recompensas i estímulos por los apresamientos que hagan los buques de guerra particulares de la República.

Por cada prisionero de guerra, el sueldo de un mes, correspondiente a la plaza, cargo o empleo del prisionero.

Por cada cañon; un premio de la cuarta parte de su valor, quedando el cañon a beneficio del apresador i el Gobierno con la facultad de comprarlo por su justo precio.

El mismo premio i con la misma circunstancia se ofrece por *carbon, víveres; todo artículo de guerra i armas*, tomadas al enemigo.

La presente resolucion se considerará anexa i adicional al artículo 18 de las instrucciones espedidas en 26 de Setiembre último.

Santiago de Chile, Octubre 10 de 1865.

El Ministro de Marina

JOSÉ MANUEL PINTO.

---

246. Presas.—Se declara tienen derecho a ellas todos los buques de la Escuadra tengan o nó parte en la captura.

Santiago, 16 de Setiembre de 1879.

Considerando: Que la suprema resolucion de 26 de Enero de 1819 por la cual se mandó adoptar en la República el Reglamento de la marina inglesa sobre distribucion de presas, ordena que todas las que hicieren los buques de la Escuadra copulativa o separadamente sean distribuidas entre todos los individuos de dichos buques;

Considerando: Que esta es la única disposicion vijente i aplicable a la distribucion de las presas hechas por uno o mas buques que forman parte de una Escuadra;

Considerando: Que las diversas naves de la Armada, constituidas hoi en Escuadra, tienen el fin comun de hostilizar al enemigo, i deben gozar de las mismas ventajas en los casos de presas, así como corren idénticos peligros de guerra; i conviniendo establecer previamente la forma en que se practicará la distribucion de las presas que la Escuadra pudiera hacer al enemigo en la presente guerra,

Se declara:

Las presas que hicieren uno o mas de los buques pertenecientes a la Escuadra, sea que obren separada o conjuntamente, se repartirán entre los individuos de todos los buques que constituyan la Escuadra, en la proporcion que les corresponda segun las disposiciones que rijan en la materia.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

Domingo Santa Maria.

---

247. Guerra del Pacífico.—Instrucciones a que con arreglo a las leyes de la República deben sujetar sus operaciones los buques de guerra de la Armada Nacional.

§ I

Buques i cargas apresables i sospechosos

Art. 1.° Quedan autorizadas las naves chilenas para perseguir i apresar:

1.° Todo buque peruano o boliviano, sea de guerra, corsario o mercante, sea que se halle en alta mar o en puertos enemigos. Debe tener presente a este respecto que el Perú adhirió, como Chile, (1) al tratado de Paris de 1856, por el cual quedó abolido el corso, i que en consecuencia, no puede espedir patente de corso sin violar aquel pacto internacional. No pasa otro tanto con Bolivia, que se halla en libertad de otorgar esas patentes;

2.° Toda embarcacion que navegue sin patente lejítima de Estado que tenga derecho de espedirla;

3.° Los buques piratas con todos los efectos que se hallaren a su bordo pertenecientes a ellos mismos;

4.° Las embarcaciones de cualquiera especie que sean, que naveguen con patente del Perú o de Bolivia;

5.° Las embarcaciones de comercio que se defendieren de un buque de guerra nuestro que intentare reconocerlas;

6.° Los buques mercantes que intentaren entrar en un puerto bloqueado;

7.° Cualquier buque neutral que trasporte con destino al enemigo, o de este mismo enemigo, despachos oficiales o tropas de tierra o de marina, o marinería pora los buques de ese enemigo;

8.° Aquellos buques cuya neutralidad no aparezca comprobada por los documentos correspondientes;

9.° Los artículos de contrabando de guerra destinados al servicio del enemigo;

(1) Véase el núm. 242.

10. Los cargamentos de los buques mercantes peruanos i bolivianos, siempre que no pertenezcan a neutrales.

Art. 2.° Deben ser detenidos como sospechosos i sometidos a escupuloso exámen:

1.° Todo buque neutral que por la construccion de su casco, por su distribucion interior o por otras circunstancias especiales, no deje duda de que ha sido construido para de guerra, aunque aparezca como mercante, i su carga no sea contrabando de guerra; puesto que podria suceder que el tal buque hubiese sido construido por la industria particular para el enemigo o procediese de un puerto neutral para ser vendido al mismo enemigo, porque en ambos casos dicho buque debe reputarse contrabando de guerra como instrumento indudable para ésta;

2.° Los que lleven documentos dobles o que aparezcan falsificados;

3.° Los que carezcan de la documentacion requerida por los reglamentos del pais de su nacionalidad;

4.° Los que no detengan su andar cuando sean intimados a ello por un buque de nuestra escuadra;

5.° Los que se resistan al rejistro de aquellas partes del buque donde se sospeche que haya contrabando de guerra;

6.° Los que arrojen papeles al agua.

Estos buques sospechosos serán tratados como enemigos si no logran de un modo fehaciente destruir las sospechas que sobre ellos recaigan.

§ 2

De la visita

Art. 3.° Para cerciorarse de si un buque dado se halla o nó comprendido en los artículos precedentes, debe ejercitarse el derecho de visita; i aunque la lei de la guerra permite ejercerlo en todos los parajes, durante la actual guerra no debe ponerse en práctica sino en los parajes i circunstancias que den funda-

dos motivos para presumir que ejerciéndolo haya de resultar el apresamiento del buque visitado; i en todo caso debe procederse con la mayor cordura i moderacion, procurando que no se cometa acto alguno que signifique mal tratamiento o vejacion al neutral.

Art. 4.° Solo los buques mercantes, cualquiera que sea su nacionalidad, están sujetos a visita.

Art. 5.° No es permitida la visita en el mar territorial de una potencia neutral; entendiéndose por mar territorial el límite del mayor alcance de la artillería de la escuadra, suponiéndose disparada en la línea de baja de mar desde la orilla de la costa.

Art. 6.° Tampoco están sometidas a visita las embarcaciones mercantes que naveguen convoyadas por un buque de guerra neutral, siempre que el comandante de éste declare bajo su palabra i por escrito que aquellas no pertenecen al enemigo ni conducen contrabando de guerra con destino a él. Si apesar de esta declaracion el comandante del buque visitador creyere que ha sido sorprendida la buena fé de aquel oficial solo lo manifestará así para que éste solo visite el buque o buques sobre los cuales recaigan las sospechas.

Art. 7.° El buque de guerra chileno intimará, por medio de un cañonazo sin bala e izando la bandera nacional, al buque mercante para que se detenga, largue su bandera i espere reconocimiento. Si no lo hiciere, le disparará un segundo cañonazo con bala procurando no tocarlo; i si todavía se resistiere, lo obligará por la fuerza, siendo el capitan del buque mercante enteramente responsable de las averías que resulten.

Art. 8.° Una vez detenido el buque mercante, el de guerra chileno se mantendrá a una distancia conveniente, compatible con la seguridad de la embarcacion que se ha de mandar a bordo, i sin olvidar que el buque que trata de reconocer bien puede ser enemigo no obstante haber largado la bandera neutral.

Art. 9.° Se enviará al buque que se trata de visitar un bote al mando de un oficial, el cual lo abordará subiendo acompañado solo de dos o tres hombres; i procederá a examinar su docu-

mentacion, teniendo en cuenta que esta operacion es de la mayor importancia, pues dichos papeles son la base en que el tribunal de presas ha de fundar su fallo favorable o adverso.

Art. 10. El oficial que aborde un buque mercante exijirá que el capitan le presente los siguientes documentos:

A.—La patente de navegacion, esto es, el permiso del pais que autoriza a este buque para navegar bajo su bandera i gozar de las preferencias anexas a su nacionalidad. Debe contener el nombre i descripcion del buque; el nombre i residencia de su propietario.

B.—Las letras de mar, las cuales especifican la naturaleza i cantidad de la carga, su procedencia i destino.

C.—El título de propiedad del buque, que sirve para manifestar si verdaderamente pertenece a un súbdito neutral o nó. Si aparece construido en pais enemigo, se necesitan pruebas auténticas de haberlo comprobado el neutral ántes de haberse declarado la guerra o de haberse apresado i condenado legalmente en el curso de ella; i en este último caso debe acreditarse del mismo modo la venta.

D.—El rol de la tripulacion, que contiene el nombre, edad, profesion, nacionalidad i domicilio de los oficiales i jente de mar; es utilísimo para probar la neutralidad de la nave, la que se considerará sospechosa si la tripulacion se compone principalmente de enemigos.

E.—El contrato de fletamento, el cual es de capital importancia para calificar la neutralidad.

F.—Los conocimientos, que son los recibos de la carga otorgados por el capitan con promesa de entregarlos al consignatario.

G.—El diario, que si se lleva con exactitud i prolijidad, es un excelente documento para descubrir una impostura.

H.—Los certificados consulares, que dados por los cónsules de los puertos donde navegan los buques mercantes, pueden ser de mucha importancia para probar su inocencia.

Art. 11. Si de los documentos anteriores resultare que el

buque visitado es neutral i se dirije a puerto neutral, queda concluida la visita i debe dejársele en libertad, sin proceder a examinar la carga ni aun cuando fuere contrabando de guerra, poniendo constancia de ello en los papeles del buque.

Art. 12. Si el buque reconocido es neutral i se dirije a puerto enemigo, entónces el oficial, a mas de examinar los documentos, debe proceder a reclamar del capitan lo que acrediten la naturaleza de la carga, i si de ellos resultare que no hai contrabando de guerra, queda terminada la visita i el buque en libertad, haciéndose tambien la anotacion espresada en el artículo anterior.

Art. 13. Pero si en el caso del artículo precedente apareciere de los documentos que la carga es contrabando de guerra, se procederá, a la captura del buque, teniendo presente que ni aun en este caso se puede proceder a abrir escotillas, armarios, ni cajones, con el fin de ver si hai otros papeles o mercancías sospechosas.

Art. 14. Si en el caso de los dos artículos precedentes el cargamento fuere parte contrabando de guerra i parte de lícito comercio, se apresará la primera parte, dejando libre la segunda.

Art. 15. Si de los documentos resultare que el buque visitado es enemigo, se le apresará con toda la carga enemiga que se encuentre a su bordo. La parte del cargamento que fuere neutral quedará libre, siempre que no sea contrabando de guerra.

Art. 16. Para que no haya duda alguna acerca de los artículos que se consideran contrabando de guerra, se entenderán como tales los que a continuacion se espresan: cañones, morteros, toda clase de armas, así como toda clase de proyectiles, cureñas, fulminantes, cápsulas o cartuchos, mechas, pólvora, azufre, prendas de vestuario militar, correajes, sillas de caballos, bridas, tiendas de campaña, i en jeneral, todos los objetos o instrumentos fabricados para la guerra.

Art. 17. El buque corsario debe llevar los siguientes documentos:

A.—Patente de corso espedida a su favor por el Gobierno de su nacion i con la indicacion del tiempo i las localidades en que puede hostilizarse al enemigo; i

B.—Los comprobantes necesarios para demostrar la nacionalidad; debiendo ademas estar el buque tripulado en su mayoría por súbditos de la nacion a que pertenece.

Art. 18. El buque corsario enemigo provisto de los documentos enumerados en el artículo anterior, será tratado como cualquiera embarcacion mercante enemiga. Pero si no cumpliere con los requisitos exijidos para ejercer el corso, será reputado como pirata.

Art. 19. El oficial que practica la visita tomará nota de los puntos siguientes: clase, nombre, nacionalidad, tonelaje del buque, nombre del capitan; clase, dueño, consignatario; procedencia i destino de la carga; dias de navegacion; número de tripulantes i pasajeros, si los tiene; i demas informaciones que crea necesarias.

§ 3

De las medidas subsiguientes a la captura

Art. 20. Cuando se apresare un buque, el comandante del buque aprehensor está obligado:

1.° A hacer instruir un sumario en que conste el lugar, fecha i motivo de la captura; el nombre del buque, el del capitan, el número de hombres del equipaje i una descripcion exacta del buque i de su carga. Este sumario será remitido al Ministerio de Marina por conducto del comandante en jefe de la escuadra.

2.° A reunir en un paquete sellado, despues de haber hecho su inventario, todos los papeles de a bordo propios para comprobar la nacionalidad i la propiedad del buque i de la carga dando recibo de ellos al capitan. Este paquete será remitido al Ministerio del ramo como en el caso anterior, a fin de ponerlo a disposicion del tribunal de presas.

3.° A destinar un oficial para que marine la presa

Art. 21. Inmediatamente de instalado en su puesto, el destinado a marinar la presa procederá a formar inventario de todo lo que contenga, sellando las escotillas luego de ... Dicho inventario se hará estender por triplicado: un ejemplar se enviará al Ministerio de Marina, otro quedará en el ... de la comandancia en jefe de la escuadra i el tercero se ... gará al capitan.

Art. 22. Se conservará a bordo a todos los individuos ... tripulaban la embarcacion capturada, i especialmente al ... al sobrecargo i a todos aquellos cuyo testimonio es esencial ... el juicio de presas, los cuales deben en primera oportunidad ser enviados a Valparaiso i puertos a disposicion del Comandante Jeneral de Marina, para que se les tome la declaracion ... caso.

Art. 23. A las mujeres, a los niños i a las personas ... del servicio de las armas o de la marina que se encuentren ... bordo, no se les reputará prisioneros i se les dejará desembarcar libremente en los puertos adonde arribare el buque.

Art. 24. Tan pronto como se haya dado cumplimiento ... prescrito en los arts. 20 i 21, se remitirá a Valparaiso el ... capturado, en donde permanecerá bajo la custodia de la ... dencia jeneral del ejército i armada en campaña, hasta que ... tribunal de presas haya pronunciado su fallo.

§ 4

Del bloqueo

Art. 25. Para que un bloqueo sea efectivo i por consiguiente respetado, es indispensable que esté sostenido por fuerzas suficientes para hacer evidentemente peligroso el acceso al puerto o puertos en que se sostenga.

Art. 26. Segun esto, las naves destinadas a bloquear un puerto deben mantenerse en situacion adecuada para lograr la ...

dad del bloqueo, salvo fuerza mayor verdadera que se lo ›ida, pues hai que tener presente que es lícita la violacion de bloqueo en el momento en que esa efectividad cesa.

Art. 27. Escepcion lejítima de la regla anterior es la que onoce por causa la ausencia accidental o temporal de los bu-es bloqueadores a consecuencia de mal tiempo. En este caso, pudiéndose suponer abandonado el bloqueo, debe reputarse no tentativa fraudulenta la que se haga para romperlo, evaliéndose de la retirada accidental de los buques que lo stienen.

Art. 28. Al establecerse un bloqueo, se notificará por medio una circular dirijida a los cónsules de las naciones neutrales, ñalando con precision los puertos i caletas que quedan blo-ıeados, así como un plazo fijo para que puedan salir los buques ercantes neutrales.

Art. 29. Desde el momento en que se establece el bloqueo ı un puerto, no podrá entrar nave alguna mercante, ni salir espues de espirado el plazo.

Art. 30. Los buques de guerra de potencias neutrales quedan ı libertad de entrar en los puertos bloqueados i salir cuando lo stimen conveniente.

Art. 31. El buque neutral que se dirije a un puerto bloqueado o tiene obligacion de saber que tal bloqueo existe; por lo cual e le debe notificar, dejando constancia de esta noticia en el rol el equipaje o en el diario del buque. Despues de esto, podrá irijirse al puerto que le convenga, salvo el bloqueado.

Art. 32. El oficial que haga la notificacion requerirá del ca-ıitan del buque notificado un recibo de ella, en el cual esprese l dia i el paraje, o situacion astronómica en que se le hace.

Art. 33. Si llenadas las anteriores formalidades, el buque in-enta entrar en el puerto, o metido en él, procura comunicar on la costa enemiga, se le debe apresar siempre que sea sor-prendido en flagrante delito, entendiéndose por tal el momento en que atraviesa la línea bloqueadora, sea entrando o saliendo. En tal caso puede destacarse alguno de los cruceros con el fin

de que lo persiga hasta tomarlo, con tal que no lo haya perdido de vista. En otra forma no es lícita la captura.

Art. 34. Si por arribada forzosa, ya por causa de mal tiempo, ya por falta de víveres, etc., quisiere un buque neutral entrar en el puerto bloqueado, se le permitirá que lo verifique, previa justificacion de la fuerza mayor que a ello lo obligue. Pero si dicho buque llevare contrabando de guerra, deberá éste depositarse a bordo de los buques bloqueadores, o bien, si el capitan lo prefiere, conservarlo a bordo del propio buque hasta su salida, previo contrato esplícito celebrado con él.

§ 5

Advertencias jenerales

Art. 35. No se embarazará la pesca en la costa enemiga, salvo que de esta concesion se orijinen abusos que perjudiquen el bloqueo o las operaciones que puedan emprenderse.

Art. 36. Todo buque de guerra que forme parte de una escuadra o division no reconocerá embarcacion alguna sin la órden del jefe, salvo el caso de que tenga instrucciones especiales dadas anteriormente.

Art. 37. Si se encontrare alguna embarcacion abandonada en puerto enemigo o en sus costas inmediatas, cualquiera que sea la naturaleza de su cargo, no deberá ser atracada al costado del buque, sino destruida de un modo conveniente para evitar una celada.

Art. 38. Queda estrictamente prohido a los comandantes de los buques al recibir a bordo embarcacion alguna menor que fuere encontrada en puerto enemigo o en sus costas inmediatas, o sacar las mercaderías que contenga. Estos elementos deben ser destruidos léjos del buque.

Art. 39. Todos los individuos que se hayan encontrado tripulando las embarcaciones referidas, aun cuando sean pasajeros, serán mirados como sospechosos, sometiéndoseles a un rejistro

a bordo, i se les pondrá bajo la custodia necesaria hasta que se disponga de ellos.

Art. 40. Siempre que una embarcacion menor se dirija a un buque de la escuadra, se la reconocerá escrupulosamente ántes de que lo aborde, aun cuando fuere con bandera neutral; puesto que el enemigo puede valerse de ella para cualquier ataque.

Art. 41. Queda prohibido a los comandantes de los buques amarrarse a boyas o muertos que se encuentren en puertos enemigos. En caso de fondear lo harán siempre con un anclote i espía i a una distancia prudente de tierra o de esas boyas o muertos; i continuamente estarán listos para moverse.

Art. 42. En los casos no previstos en estas instrucciones, o en los dudosos, se seguirán las prescripciones del derecho intercional que dicen relacion con el estado de guerra, i especialmente aquellas que se refieren a su ejercicio en el mar.

Santiago, 17 de Diciembre de 1880.

M. García de la Huerta.

Nota.—Agregamos diversas resoluciones ministeriales sobre presas marítimas.

Aclaraciones relativas a su distribucion

Santiago, 3 de Febrero de 1887.

Me he impuesto del contenido de su oficio de 27 del mes último, por el cual Ud. pone en conocimiento del infrascrito diversas dudas que ha tenido el Comisario Jeneral del Ejército i Armada para proceder a la liquidacion de las presas de la pasada guerra.

Paso, pues, a dar a Ud. respuesta a la consulta que se hace a este Ministerio, i para no salir de los límites precisos en que ella se presenta, sigo a Ud. en el mismo órden en que me la indica:

1.° Tendran derecho a presa no solo los buques de guerra i trasportes que constituyó en Escuadra el decreto de 14 de Setiembre de 1879, sino tambien los que, con posterioridad se pusieron a las órdenes del jefe de ella, pero únicamente de las presas hechas despues de la fecha de su incorporacion i

dando a los pilotos que mandaban buque, la parte de presa correspondiente a su empleo en la Armada.

2.° No tienen derecho a presa los jefes de Marina comandando trasportes ya del Estado, ya contratados para este efecto. Por la resolucion dada al punto 1.°, Ud. verá que, independiente como estaba el servicio de los trasportes, no cupo a los jefes que los mandaban ni al comandante jeneral de ellos ninguna de las responsabilidades que sobrellevaron los comandantes de nuestras naves de guerra que se hallaron en las operaciones activas de ella.

3.° Los aspirantes de la Armada se considerarán como guardias-marinas sin exámen.

Subsistiendo a la época de la guerra la lei que consideraba a los aspirantes como guardias-marinas sin exámen, toca a ellos el gozar de los beneficios que puedan corresponderles.

4.° Se considerarán como guardias-marinas los ayudantes de Contador i Cirujano.

Suprimida la plaza de ayudante de cirujano i de ayudante de contador por la creacion del empleo de Cirujano i Contador 3.°, es natural que aquellos disfruten de la correspondencia de grados que la lei de 30 de Noviembre de 1882 ha dado a éstos.

5.° Al Mayor de Ordenes de la Escuadra debe considerársele como comandante de buque.

Aun cuando el Reglamento de 26 de Enero de 1819 no hace mencion de la parte de presas que debe corresponder al que sirve este empleo, sin embargo, la resolucion que dejo a Ud. indicada, es la mas conforme si se tiene presente que el jefe, que desempeñaba tal cargo, gozaba de la gratificacion de mando que solo la lei da al que es comandante de buque.

6.° Los segundos comandantes deben considerarse en su rango como a los demas oficiales de la dotacion del buque.

No haciendo mencion el citado Reglamento de los segundos comandantes, i no teniendo estos la responsabilidad que afecta a los primeros, deben solo participar de lo que les corresponda en igualdad a la de los otros oficiales con cargo a bordo.

7.° Solo tiene derecho el jefe que dirijió la espedicion al norte del Callao i el personal de marina embarcado que estuvo a sus órdenes, correspondiéndole por consiguiente, al capitan Lynch la tercera parte de la octava del Comandante en Jefe de la Escuadra, en su calidad de jefe subalterno de aquel, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1.° del Reglamento recordado.

Como no hai en dicho Reglamento disposicion alguna tocante a los otros puntos de la pregunta, el infrascrito teniendo a la vista el art. 45 del Reglamento de Corso, no cree deban participar del derecho a presas, los individuos

estraños a la Marina que en calidad de pasajeros iban a bordo de las naves que formaba la division de que se trata.

La resolucion que el Ministerio de mi cargo ha tenido en vista de las dificultades que Ud. presenta, es la que estaria en mas armonía con los preceptos de los reglamentos que rijen en la materia de que me ocupo. Con ella esa Intendencia Jeneral queda ya en aptitud de dar término a la liquidacion que tiene a su cargo.

Dios guarde a Ud.

N. PEÑA VICUÑA.

Al Intendente Jeneral del Ejército i Armada.

Santiago, 17 de Febrero de 1887.

En contestacion a su oficio de 14 del actual, núm. 64, este Ministerio estima, como esa Intendencia Jeneral, que el derecho a presa se estiende a las dotaciones de todos los buques que constituian la Escuadra i, por consiguiente, los individuos que por cualquier accidente se encontraron fuera de su buque, pero formando parte de su dotacion, tienen derecho a los beneficios que les concede el Reglamento del año 19.

Las consideraciones aducidas por Ud. en la nota que contesto, son a juicio del infrascrito, las que justamente resuelven el negocio materia de su consulta.

Dios guarde a Ud.

N. PEÑA VICUÑA.

Al Intendente Jeneral del Ejército i Armada.

Santiago, 7 de Julio de 1887.

Paso a resolver las tres dudas con que esa Intendencia Jeneral ha tropezado para dar remate a la liquidacion de las presas, i que Ud. espone en su oficio de 1.° del actual, núm. 387.

Sobrevivientes de la Esmeralda.—Pregunta Ud. si debe entenderse que éstos tienen parte en todas las presas, o solo por el tiempo que estuvieron prisioneros.

A este respecto salva toda ambigüedad la frase que dice que se hace estensivo el derecho a presa a los sobrevivientes de la *Esmeralda* que se encontraban *en territorio enemigo como prisioneros de guerra*. Es evidente entónces que ni la letra de la concesion ni la mente de los que la solicitaron se puede

interpretar en forma distinta. Así es que cuando no se hallaban ya *en territorio* ni como *prisioneros de guerra*, no les es aplicable la concesion i sigue el precepto jeneral, que requiere haberse hallado embarcado el individuo en un buque de la Escuadra el dia de la captura.

Error de imprenta.—Como Ud. lo sospechaba la repeticion de la palabra *capitan* en dos distintas octavas partes, es un simple error de imprenta deslizado en la impresion del primer tomo del «Manual del Marino». La segunda que aparece, debe leerse capellanes. Así consta del certificado adjunto espedido por el sub secretario de Estado de este Departamento.

Pilotos con mando.—Los pilotos con mando de buque son funcionarios diversos de los que la Ordenanza cita con este mismo nombre; estos últimos son meros oficiales de mar. Los primeros, que no son de creacion legal, constituyen una plaza especial introducida en el servicio durante la parte mas activa de la última guerra, como un medio de obviar a la escasez de oficiales subalternos.

El rango que estos empleados tenian a bordo, sus servicios, el lugar que han ocupado en el presupuesto i su uniforme fijado por decreto de 4 de Marzo de 1871 manifiestan que bajo todos aspectos estos empleados deben mirarse como oficiales mayores, i no como oficiales de mar.

En consecuencia, en la liquidacion de presas que Ud. está practicando se ceñirá a las resoluciones arriba insertas.

Dios guarde a Ud.

M. García de la Huerta.

Al Intendente Jeneral del Ejército i Armada.

Santiago, 7 de Noviembre de 1887.

Vista la precedente consulta de la Comisaría Jeneral del Ejército i Armada sobre el tipo de cambio que debe servir de base para la liquidacion de las presas tomadas al enemigo durante la última guerra i declaradas propiedad de los captores por sentencia definitiva de la Corte Suprema espedida en 16 de Octubre de 1886; i

Considerando:

1.° Que segun la lei de 10 de Abril de 1879, el papel moneda emitido por el Estado es moneda legal para la solucion de toda especie de obligaciones, cualesquiera que sean la fecha i los términos en que estén otorgados; i

2.° Que la práctica en semejantes casos ha sido adjudicar las presas al Fisco por la tasacion, deducida alguna parte que ha solido llegar hasta el tercio de ella,

Decreto:

La Comisaría Jeneral del Ejército i Armada practicará la liquidacion que se le tiene encomendada, tomando como equivalente de cada libra esterlina la suma de cinco pesos moneda legal, i deduciendo una quinta parte del monto de cada una de las tasaciones.

Tómese razon i comuníquese.

BALMACEDA.

M. García de la Huerta.

Santiago, 8 de Noviembre de 1887.

Por decreto supremo de 7 de Noviembre, núm. 770, 1.ª seccion, se ha resuelto la primera parte de la consulta que Ud. hizo en 11 de Agosto próximo pasado por oficio núm. 497.

Respecto a la segunda consulta, los comandantes de lanchas porta-torpedos deben figurar en las octavas partes de los comandantes, ya porque la lei no distingue, ya porque el peligro i la responsabilidad son iguales i quizá mayores para estos comandantes que para los de las otras naves.

El derecho a figurar en esta categoría debe estenderse a todos los que real i positivamente hayan prestado servicios de comandantes, exactamente en este caso como en los otros. Así al teniente Jardel se le debe incluir entre los comandantes lo mismo que al teniente don Luis Uribe, que quedó mandando la *Esmeralda* por el ministerio de la lei, desde el momento en que falleció el comandante Prat. Lo que digo a Ud. como complemento de aquellas resoluciones.

Dios guarde a Ud.

M. GARCÍA DE LA HUERTA.

Sobre Presas i Corso véanse ademas la lei 4.ª, tít. 18, Lib. 6 de la Nov. Recp., los arts. 640, 641 i 642 del Código Civil, 117 de la lei de Tribunales i la sentencia 3,258 de la *Gaceta de los Tribunales*, año 1886.

---

248. Ordenanzas de la Armada.—Se mandan observar las de 1802 i 1793.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, 27 de Julio de 1824.

Con esta fecha, digo de órden Suprema al Vice-Almirante de la Marina Nacional, lo que sigue:

«S. E. el señor Director Supremo en vista de la nota de V. E. de 24 del actual, ha resuelto, que para el servicio de los bajeles de la Marina Nacional de Guerra, se observen las Ordenanzas del año de 1802 que rejian en la armada española, en cuanto sean adaptables, i adicionalmente las de 1793; debiendo desaparecer la distincion de juzgamientos concedida anteriormente a los estranjeros, como V. E. propone.

De órden Suprema tengo el honor de avisarlo a V. E. en contestacion, para su intelijencia i gobierno.»

De la misma órden tengo el honor de trascribirlo a US. al propio fin.

Dios guarde a US. muchos años.

SANTIAGO FERNANDEZ.

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

249. Ordenanzas de la Armada.—Comunicaciones relativas a las Ordenanzas navales españolas vijentes en 1810.

FISCALÍA DE LA 2.ª SALA DE LA CORTE DE APELACIONES.

Santiago, 11 de Noviembre de 1886

Señor Ministro:

De tiempo en tiempo se han despertado dudas en el foro

sobre qué Ordenanzas rejian en la Armada española en 1810, cuando Chile se declaró Estado independiente.

Se ha creido jeneralmente que esas Ordenanzas eran las de Grandallana, sin duda por ser las de fecha mas próxima a la de nuestra emancipacion política, i porque en una nota escrita al pie de la lei 14, título 7.°, libro 6.° de la *Novísima Recopilacion* se habla de ellas i se cita la real cédula de 18 de Setiembre de 1802 que las comprende.

Aunque el Supremo Decreto directorial de 27 de Julio de 1824 las puso aquí en vigor, i adicionalmente la de 1793, ese decreto no se promulgó i no adquirió, por defecto de ese esencial requisito, la fuerza de lei que habria tenido.

Cuando leí la interesante memoria sobre presas marítimas, redactada por el abogado don Manuel Salas Lavaqui, en que se consigna la noticia de haber sido derogadas en España, ántes de 1810, las dichas ordenanzas, me pareció que no debíamos continuar observándolas, puesto que la razon única en que su uso fundábamos para mirarlas como lei del Estado, era la de suponer que en la fecha indicada rejian en España, ya que el citado decreto de 1824 no podia citarse en apoyo de su vijencia por no haber sido promulgado, como tambien lo advierte el señor Salas Lavaqui.

Sin embargo, la noticia de la derogacion de las Ordenanzas de Grandallana, sin datos fehacientes que la confirmaran, me dejó en dudas. No habiéndome sacado de ellas ni las personas ni los libros que consulté, ocurrí a la Legacion de España en solicitud de ese indispensable dato histórico; mas el señor Ministro Residente, don Enrique Vallés, me dijo que no existia en la Legacion, pero que lo pediria al Ministro de Marina del Gobierno de S. M. el Rei de España, como ha tenido la bondadosa cortesía de hacerlo.

Ayer recibí del señor Ministro la contestacion a mi consulta, que le ha sido oficialmente trasmitida por el último vapor. La remito a US. con esta nota para que se sirva hacerla conservar

en el archivo de su Ministerio con el esmero que merece un documento tan importante como ese.

Dios guarde a US.

F. UGARTE ZENTENO.

LEGACION DE ESPAÑA EN SANTIAGO DE CHILE.

Ministerio de Estado.—Seccion política.—Núm. 59.

Excmo. señor:

El señor Ministro de Marina, en real órden de 21 del corriente, dice a este Ministerio lo que sigue:

«El Rei (q. D. g.) i en su nombre la Reina Rejente del Reino, se ha dignado disponer se manifieste a V. E., en contestacion a la Real Orden de ese Ministerio del digno cargo de V. E., de 4 del actual, trascribiendo despacho del Ministro Residente de S. M. en Santiago de Chile, relativo a la nota del Fiscal de la Corte de Apelaciones del espresado punto, en que se interesa saber cuál fuese la Ordenanza vijente en la armada española el año 1810, al declararse la independencia de Chile, lo siguiente:

»1.° Que el mencionado año de 1810 estaban vijentes en España las Ordenanzas navales de 1748, en la parte relativa a consejos de guerra i procedimientos militares; las de arsenales de 1776, en lo que hacia al réjimen militar i económico de dichos establecimientos; la llamada de matrículas de 1802, en lo que a la organizacion de las mismas se referia, i, finalmente, las jenerales de la armada de 1793, para todos los demas servicios de nuestra marina militar.

»2.° Que respecto a las conocidas con el nombre de Grandallana, que parecen ser las que motivan la consulta, solo rijieron en lo que hacia al servicio de los bajeles de S. M., desde el 1.° de Julio del año de 1803 hasta 21 de Octubre de 1806, en que se suspendió su observancia.»

De real órden, comunicada por el señor Ministro de Estado, lo traslado a V. S. para su conocimiento i como respuesta a su despacho número 86 de 10 de Junio próximo pasado.

Dios guarde a V. E. muchos años.

JOSÉ GUTIERREZ AGUERO,
Sub-secretario.

Madrid, 31 de Agosto de 1886.

SEÑOR MINISTRO RESIDENTE DE S. M. EN
SANTIAGO DE CHILE

Está conforme con el orijinal que obra en el archivo de esta Legacion.

Santiago de Chile, 9 de Noviembre de 1886.

El secretario de la Legacion

ALEJANDRO ALAVA.

---

250. Saludos.—Se designa a Valparaiso como capital del Departamento de Marina para saludar i recibir saludos.

Santiago, 15 de Abril de 1828.

Siendo de Ordenanza designar las plazas de los puertos de mar que deben saludar, o ser saludadas, pues de otro modo se consumiría anualmente en este objeto mucha cantidad de quintales de pólvora de cañon; i habiendo hecho esto presente el Inspector Jeneral del Ejército, en nota de 8 del que rije, esponiendo ademas que el Intendente de Concepcion con fecha 20 del pasado, le ha comunicado que por falta de aquel artículo no se corresponde en Talcahuano a los saludos: el Gobierno en la obli-

gacion de consultar la mejor economía para conciliar los ahorros fiscales, i en fuerza de dichos principios,

Ha acordado i decreta:

Artículo único.—Se designa al puerto de Valparaiso, como capital del Departamento de Marina, para saludar i recibir saludos conforme a Ordenanza.

El Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Marina, queda especialmente encargado del cumplimiento de este decreto, que lo comunicará a quienes corresponda i dispondrá se imprima.

PINTO.

Calderon,
Pro-Secretario.

---

251. Escudo de armas.—Se determina el Escudo de armas de la República.

Santiago, 26 de Junio de 1834.

Por cuanto el Congreso Nacional, con arreglo a la Constitucion, ha discutido i acordado el siguiente proyecto de lei:

El escudo de armas de la República de Chile presentará en campo cortado de azul i de gules una estrella de plata; tendrá por timbre un plumaje tricolor de azul, blanco i encarnado; i por soportes un huemul a la derecha i un cóndor a la izquierda, coronado cada uno de estos animales con una corona naval de oro.

I por cuanto, con la facultad que me confieren los arts. 43 i 82 de la Constitucion, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei del Estado.

JOAQUIN PRIETO.

Joaquin Tocornal.

---

252. Banderas de la República.—Declaracion acerca de ellas.

Santiago, 7 de Julio de 1854.

Con fecha 4 del presente, he hecho al señor Ministro de Relaciones Esteriores, de órden de S. E., respecto de las banderas de la República de Chile, la declaracion que leerá V. S. en la siguiente nota:

«En contestacion a las diversas notas que V. S. me ha dirijido con motivo del deseo manifestado por el señor Encargado de Negocios de Francia en este pais, de obtener una declaracion i diseño exacto del pabellon de la República de Chile, tengo órden para dar a V. S. la siguiente descripcion i declaracion de dicha bandera:

El pabellon de Chile lo componen los tres colores: blanco, azul i rojo, combinados del modo siguiente:

Dos fajas horizontales dividen por mitad el ancho de la bandera, la faja inferior roja, la superior blanca en los dos tercios de su vuelo i azul en su tercera parte inmediata a la vaina, con una estrella blanca de cinco picos en medio del cuadro azul.

Las dimensiones de la bandera son en la vaina dos tercios de su vuelo.

El pabellon de Chile es uno i el mismo para las plazas, castillos, buques de guerra i mercantes.

El estandarte del Estado lleva la única adicion del escudo de armas de la República, colocado en la conjuncion de los dos colores blanco i rojo, hácia la medianía de la bandera.

Las insignias de mando, cuadros o cornetas, se forman del cuartel azul de la bandera, con la estrella de la República en el centro: sus dimensiones, dos terceras partes del vuelo en la vaina.

El gallardete lleva los colores de la bandera distribuidos en la misma forma, con la diferencia, de que el azul con la estrella en el centro, ocupa, en la estension proporcionada, toda la parte inmediata a la vaina.

Acompaño a V. S. un diseño formado con arreglo a estas

prescripciones de la bandera, yak e insignias i gallardete usado por los buques de guerra i mercantes de Chile.»

Lo trascribo a V. S. para su conocimiento i para que se comunique a la Marina i a los departamentos relacionados con ella, a fin de que se tenga como regla jeneral e invariable sobre este punto.

Dios guarde a V. S.

PEDRO NOLASCO VIDAL.

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

253. **Banderas.**—Se fijan las dimensiones de las que deben usarse en los buques en las diferentes circunstancias.

Santiago, 3 de Setiembre de 1883.

En virtud de lo espuesto en el oficio precedente,

Decreto:

Art. 1.° Para engalanado i festividades nacionales, se usará en los buques de la Armada, una bandera de ocho metros de largo, la cual se izará al tope del palo mayor.

Art. 2.° La bandera que debe usarse en todo caso, al pico mesana, tendrá cinco metros de largo.

Art. 3.° En los dias de viento se usará una bandera de dos metros de largo.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

Cárlos Castellon.

---

254. Banderas.—Se reglamentan sus dimensiones a bordo.

Santiago, 30 de Octubre de 1883.

He acordado i decreto:

Art. 1.° Se declara que las dimensiones fijadas para las banderas por los artículos 1.° i 2.° del decreto de 3 de Setiembre último, son las máximas que pueden usarse en los buques de la Armada, i que la determinada en el artículo 3.° del mismo decreto es la mínima, no pudiendo en ningun caso exceder de tres metros.

Art. 2.° La comandancia jeneral de Marina, de acuerdo con la comandancia de arsenales, fijará las dimensiones especiales que deban usarse en cada buque, teniendo en consideracion el tamaño del casco i arboludura.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

Cárlos Castellon.

---

255. Ceremonial de visitas.—Se dicta el reglamento que prescribe el ceremonial de las visitas que deben hacerse recíprocamente los jefes de los buques de guerra nacionales o estranjeros.

Santiago, 14 de Mayo de 1878.

Vistas las anteriores comunicaciones, he acordado i decreto el siguiente

Ceremonial de las visitas que recíprocamente deben hacerse los jefes de los buques de guerra nacionales i estranjeros

VISITA PRELIMINAR

Cuando uno o mas buques estranjeros arriben a puerto en

que se hallen uno o mas buques chilenos, el jefe de éstos, o el comandante mas antiguo, enviará un oficial a cumplimentar al que llega, o al que enarbola insignia de mando, si fuere escuadra o division.

La visita de cumplimiento ha de volverse por otro oficial.

VISITA OFICIAL

Debe efectuarse dentro de 24 horas del arribo del buque, division o escuadra con arreglo a las formalidades siguientes:

Al jefe que llega, ya tenga mando jeneral o particular le corresponde visitar al jefe o comandante mas antiguo de los buques chilenos que se encuentren en puerto si éste es superior o de igual grado a aquél, i en caso contrario corresponde al jefe chileno visitar primero al de las naves estranjeras.

Los grados que se conocen en la armada nacional son los siguientes:

Vice-almirante.—Oficial jeneral.
Contra-almirante „ „
Capitan de navío „ „
Capitan de fragata.—Jefe.
„ de corbeta „
Teniente 1.°.—Oficial comandante.
Teniente 2.° „ „
Guardia-marina „ „

Los buques chilenos devolverán las visitas sujetándose al siguiente ceremonial:

Los oficiales jenerales devolverán la visita a todo oficial que sea capitan de fragata o de superior graduacion, i a los de grado inferior le pueden enviar en su representacion al mayor jeneral de la Escuadra, u otro jefe de su estado mayor.

Los jefes u oficiales comandantes devolverán las visitas de los que les sean inferiores en grado.

Efectuada la visita oficial, los oficiales jenerales, jefes u oficiales comandantes con mando particular pertenecientes a los

buques chilenos que lleguen, visitarán a los comandantes de los buques estranjeros fondeados en el puerto, quienes deben devolver la visita.

Los oficiales chilenos cumplirán con este ceremonial, siempre que las naciones estranjeras observen la reciprocidad.

Comuníquese i publíquese.

PINTO.

M. García de la Huerta.

---

256. Ceremonial de visitas.—Declaracion sobre el decreto anterior.

Santiago, 22 de Mayo de 1878.

Teniendo presente el decreto de 14 del actual que reglamenta las visitas recíprocas que deben hacerse los jefes de los buques chilenos i estranjeros,

Se declara:

Que los capitanes de navío, para los efectos de aquel decreto, se consideran comprendidos en la categoría de oficiales jenerales solo cuando manden escuadra o division.

Comuníquese i publíquese.

PINTO.

M. García de la Huerta.

---

257. Ceremonial de visitas.—Se prescribe el traje que debe usarse en ellas.

Santiago, 16 de Octubre de 1878.

Vista la nota precedente,

Decreto las siguientes reglas sobre el uniforme que deben

usar los comandantes de buques de la Armada en sus visitas entre sí i con los comandantes de naves estranjeras u otros funcionarios públicos:

1.ª En las visitas a oficiales jenerales con insignia, ministros diplomáticos, cónsules i comandantes de buques estranjeros, como asimismo en las que se hagan a las autoridades civiles i militares al arribo a un puerto, fuera de las aguas de la República, se usará de frac, charreteras, espada i sombrero, debiendo ser este mismo el de los oficiales a quienes se comisione para saludar a aquéllos.

2.ª En las visitas entre jefes de la Armada Nacional, sea cual fuere la graduacion de éstos, ya se hallen en un puerto de la República o en el estranjero, se usará del traje de media parada que lo constituyen, por ahora, la levita abrochada, espada i gorra.

3.ª En las visitas oficiales al Presidente de la República, se usará en todo caso del uniforme de parada, i en las que se hagan al comandante jeneral de marina, intendentes, comandantes de armas u otro funcionario de alta graduacion, se llevará el traje prevenido en el número anterior i este mismo será el de los oficiales encargados de las visitas preliminares en los casos que sea necesario.

4.ª En asistencia a demostraciones públicas u otros actos oficiales, el uniforme será designado por la Comandancia Jeneral de Marina.

Comuníquese i publíquese.

PINTO.

Cornelio Saavedra.

---

258. Ceremonial de visitas.— Se modifica el reglamento de visitas entre jefes de buques de guerra nacionales i estranjeros.

Santiago, 9 de Octubre de 1894.

En vista de las comunicaciones precedentes, de las cuales aparece que es necesario modificar el Reglamento de visitas recíprocas entre jefes de buques de guerra nacionales i estranjeros, en la parte en que el ceremonial prescrito por el decreto de 14 de Mayo de 1878 no guarda conformidad con lo que tienen dispuesto sobre el mismo particular las principales potencias marítimas,

Decreto:

Sustitúyese en el Reglamento referido, el inciso que, al tratar de la «visita oficial», dice:

«Los oficiales jenerales devolverán la visita a todo oficial que sea capitan de fragata o de superior graduacion, etc.», por el siguiente:

«Los oficiales jenerales devolverán la visita a todo oficial que sea *capitan de navío* o de superior graduacion, etc.»

Anótese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

S. Aldunate B.

---

259. Código de Señales.—Se abre un concurso para la formacion de dicho código.

Santiago, 28 de Diciembre de 1880.

Vista la precedente nota del comandante en jefe de la escuadra,

Decreto:

Art. 1.° Invítase a concurso a los jefes i oficiales de la armada

para formar un proyecto de Código de Señales destinado al uso de la escuadra.

Art. 2.° Dicho proyecto deberá ser precedido de las instrucciones para su uso i contener las siguientes partes:

1.ª Código de Señales;

2.ª Plan de señales diurnas;

3.ª » » nocturnas;

4.ª » » semafóricas;

5.ª » » para neblina;

6.ª » » largas distancias;

7.ª » » comunicarse con los puertos;

8.ª » » » con el ejército;

9.ª Códigos de señales para botes.

Ninguna señal del Código se compondrá de mas de cuatro banderas; i el especial para botes será enteramente independiente i sus señales no se compondrán de mas de tres banderas.

Art. 3.° Los trabajos deberán presentarse al Ministerio de Marina antes del 1.° de Enero de 1882, firmados con un seudónimo, letra o número, i lacrados i sellados, debiéndose indicar en la direccion el objeto a que son destinados, a fin de evitar estravíos.

Dentro del mismo paquete se colocará un sobre, tambien lacrado i sellado, que contenga una papeleta con el nombre del autor, i rotulado con el seudónimo, letra o número del trabajo.

Art. 4.° En la próxima quincena de Enero de 1882 se remitirán al comandante en jefe de la escuadra, i en su defecto al comandante jeneral de marina, todos los proyectos que se hayan presentado; i aquél, o éste en su caso, nombrará, al dia siguiente de haberlos recibido, una comision de tres jefes u oficiales para que los examine i designe el que merezca la preferencia.

Art. 5.° El comandante en jefe de la escuadra, o el comandante jeneral de marina, segun corresponda, fijará un dia en el cual se abran todos los paquetes en presencia de la comision que debe examinarlos, guardándose intactos los sobres que

contiene la contraseña, i designará un plazo dentro del cual la comision deberá evacuar su informe.

Art. 6.° Si alguno de los miembros de la comision hubiere tomado parte en el concurso, lo manifestará así para que se nombre otro en su reemplazo.

Art. 7.° El informe de la comision no debe contener modificion alguna al trabajo que obtenga su preferencia, sino limitarse a aceptarlo o rechazarlo, o a lo sumo, suprimirle una parte. Puede tambien rechazarlos todos si, a su juicio, ninguno llena los propósitos de este decreto.

Art. 8.° Evacuado el informe de la comision, el comandante en jefe de la escuadra, o el comandante jeneral de marina, procederá a abrir el sobre que contenga la contraseña del trabajo aprobado, debiendo destruir todos los restantes, sin abrirlos, a presencia de la comision informante.

Tanto el trabajo aprobado como los que no lo sean, se devolverán al Ministerio de Marina, quien hará del primero el uso correspondiente, debiendo los demas quedar en su archivo.

Art. 9.° Al autor del trabajo aprobado se le mandará abonar la suma de un mil pesos.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PINTO.

Manuel Recabárren.

---

260. Código de Señales.—Se acepta el compuesto por el capitan de fragata don Francisco Vidal Gormaz.

Santiago, 24 de Noviembre de 1882.

Visto el anterior espediente en que se rejistra el informe de la comision nombrada para examinar el proyecto de Código de Señales para el uso de los buques de la escuadra presentado al concurso, mandado abrir por decreto de 28 de Diciembre de

1880; considerando que la referida comision manifiesta que dicho proyecto debe aceptarse i que en consecuencia debe tambien abonarse a su autor el premio ofrecido por el recordado decreto; i teniendo presentes las observaciones contenidas, tanto en el informe de la comision como en el del comandante en jefe de la escuadra,

Décreto:

Art. 1.° Adóptase para el uso de los buques de la escuadra, el Código de Señales compuesto por el capitan de fragata don Francisco Vidal Gormaz.

Art. 2.° Procédase a imprimir dicho Código bajo la direccion de su autor i segun las instrucciones que al efecto reciba del Ministerio de Marina.

Art. 3.° Páguese por la Tesorería Jeneral al espresado capitan de fragata la suma de un mil pesos que le corresponde como premio por su mencionado código, segun el decreto citado de 28 de Diciembre.

Dedúzcase esta suma de la partida 33 del presupuesto de marina.

Refréndese, tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

Cárlos Castellon.

---

261. Códigos de Señales.—Se modifican las banderas numerales.

Santiago, 18 de Noviembre de 1891.

Vista la nota precedente i habiendo demostrado la esperiencia de las dos últimas guerras que algunas de las banderas numerales del Código de Señales de la Armada se distinguen difícilmente a consecuencia de la mala disposicion de sus colores,

Decreto:

Serán observadas en la Armada Nacional como banderas numerales del Código de Señales las que se hallen enteramente conformes con el modelo sellado adjunto al presente decreto.

Anótese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Agustin Edwards.

---

262. Código de señales.—Se nombra una comision para que revise, complete i publique el proyecto de Código de Señales.

Santiago, 28 de Noviembre de 1891.

Vista la nota precedente,

Decreto:

Nómbrase una comision compuesta del Contra-almirante don Luis Uribe i de los capitanes de fragata don J. Federico Chaigneau i don Vicente Zegers con el objeto de que revise, complete i publique el proyecto del Código de Señales, redactado por don Francisco Vidal Gormaz.

La Comandancia Jeneral de Marina designará a un contador 3.° de la Armada a fin de que desempeñe las funciones de secretario de dicha comision.

Anótese, comuníquese i publíquese.

MOMTT.

Agustin Edwards.

---

263. Ceremonial marítimo.—Se dicta el reglamento que prescribe el ceremonial marítimo por regocijos o duelos estranjeros.

Santiago, 23 de Julio de 1883.

Con lo espuesto por el Comandante en Jefe de la Escuadra en el oficio que antecede, i sin perjuicio de lo dispuesto en el *Convenio internacional sobre el ceremonial marítimo*, decreto el siguiente

Ceremonial marítimo por regocijos o duelos públicos estranjeros

Art. 1.° Si en puertos de la Repúblida hubiere buques de guerra estranjeros que celebren una fiesta nacional con empavesado i salvas de cañon, los buques de la Armada Chilena, que se encuentren presentes i que puedan reputarse *náves de saludo*, acompañarán a aquéllos en su festejo con empavesado completo desde las ocho de la mañana hasta ponerse el sol, i con salva a medio dia.

Si el buque estranjero careciere de arboladura i artillería, las naves chilenas lo acompañarán en su demostracion de regocijo o duelo en los mismos términos en que àquél lo haga.

Art. 2.° Los bajeles chilenos que se hallen en puertos estranjeros tomarán parte en los regocijos públicos de la nacion en que se encuentren, salvo el caso de que la manifestacion pudiese de alguna manera quebrantar la neutralidad que debe observarse con potencias belijerantes.

Art. 3.° En las demostraciones de duelo público de algun buque de saludo a plaza estranjera, las naves chilenas arbolarán, dentro o fuera del pais, el pabellon nacional a media asta, i tambien a media asta en el palo mayor la bandera del Estado a que pertenece el buque o plaza acompañadas.

Art. 4.° Este ceremonial dejará de usarse con la nacion que no practique la reciprocidad.

Art. 5.° Queda derogado el decreto de 27 de Setiembre de 1854.

Comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

Cárlos Castellon.

---

264. Honores militares a bordo.—Se designan los que corresponden a los Intendentes, Gobernadores, Ajentes Diplomáticos i Consulares, i al Comandante Jeneral de Marina.

Santiago, 20 de Agosto de 1888.

El Comandante Jeneral de Marina, informando sobre la cuestion que trata la nota de ese Ministerio, de 3 del actual, núm. 681, dice lo que sigue:

«Partiendo del principio de que todas las Intendencias i Gobernaciones de la República son de igual categoría, i teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ordenanza Jeneral del Ejército referente a honores militares, juzga el infrascrito que los Intendentes de provincias, para los efectos de los saludos a bordo deben ser considerados como contra-almirante con mando jeneral, correspondiéndoles en tal caso trece cañonazos.

Los Gobernadores de Departamentos, como capitanes de navío con mando particular, debiendo, por lo tanto, ser saludados con nueve cañonazos.

A los honores espuestos podria agregarse los determinados para los Ajentes Diplomáticos i consulares por decreto del Ministerio de Relaciones Esteriores de fecha 10 de Diciembre de 1887.

Por último, el Comandante Jeneral de Marina, cualquiera que sea su rango, segun las Ordenanzas Jenerales de la Armada, en sus visitas a bordo debe ser saludado con quince cañonazos.

Es cuanto puedo informar a US. en cumplimiento del decreto que precede.»

Al trascribir a US. dicho informe lo hace suyo este Departamento.

Dios guarde a US.

E. Sanchez.

Al señor Ministro de Relaciones Esteriores.

Nota.—El siguiente decreto ordena suspender los honores militares durante las horas que se espresan.

Santiago, 17 de Abril de 1888.

Visto el oficio precedente,

Decreto:

Durante las horas de comida de las tripulaciones se suprimen los honores militares a bordo de los buques de la Armada, los cuales solo podrán hacerse en circunstancias estraordinarias.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

Balmaceda.

E. Sanchez.

---

265. Buques de guera estranjeros.—Se determinan las restricciones a que están sujetos en aguas chilenas.

Santiago, 15 de Noviembre de 1884.

Se ha recibido en este Departamento el oficio de US. de 25 del mes próximo pasado, en el cual trascribe una nota que el señor Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de América dirije a US. pidiéndole algunos datos sobre las reglas vijentes en Chile en lo relativo a la entrada de buques de guerra estranjeros en puertos de este pais, su permanencia en ellos, su anclaje, sus relaciones con las aduanas i las

autoridades locales, los impuestos de puerto i demas cargas i el empleo de los pilotos locales por dichos buques.

El principio jeneral que domina en la lejislacion chilena a este respecto es mui liberal: los buques de guerra tienen en los puertos de Chile amplia libertad para entrar, salir, fondearse, amarrarse, etc. No se encuentran mas restricciones que las que establece la lei de Navegacion, el reglamento de sanidad marítima, de policía marítima i de choques i abordajes. Para la mejor intelijencia de este particular, acompaño a US. un ejemplar del tomo II del *Manual del Marino*, en que se encuentran la lei i reglamentos citados.

Los prácticos prestan sus servicios a los buques de guerra solo cuando son solicitados, i se remuneran con arreglo al arancel. (Véase en el tomo citado: «Reglamento jeneral de prácticos».)

En cuanto a derechos de Aduana, los buques de guerra estranjeros están exentos de los de puerto, faro i tonelaje, etc. La adquisicion de artículos de rancho i cantina es igualmente libre de todo derecho, como asimismo el desembarque de equipajes. El art. 33 de la Ordenanza de Aduanas, de la cual acompaño tambien a US. un ejemplar, enumera multitud de artículos navales que se internan libres de todo derecho.

La esportacion de mercaderías nacionales o nacionalizadas es libre, con escepcion del yodo i el salitre.

El único caso en que los buques de guerra o trasportes estranjeros deben presentar manifiesto por mayor es cuando traen a su bordo carga para particulares.

El desembarque de artículos de provision está sujeto a ciertas formalidades que se encuentran descritas en la pájina 91 del tomo sobre «Aduanas.»

Cada Gobierno estranjero tiene facultad para establecer depósito de próvisiones en el puerto de la República que prefiera, sometiéndose a la tramitacion que establece el art. 160 i siguientes del Reglamento de Aduanas. (Véase pájinas 122 i 123.)

Si algun otro detalle se me hubiere escapado, US. lo podrá salvar con el ausilio de los libros acompañados.

Dios guarde a US.

CÁRLOS ANTÚNEZ.

Al señor Ministro de Relaciones Esteriores.

---

266. Plan de insignias.—Se manda observar el que se espresa.

Santiago, 28 de Noviembre de 1891.

Vistos estos antecedentes,

Decreto:

Será observado en la Armada Nacional como plan de insignias el que se encuentre enteramente conforme con el modelo sellado adjunto al presente decreto.

Dicho plan será usado en conformidad a las disposiciones vijentes.

La insignia de Presidente de la República será siempre la bandera nacional con el escudo.

Anótese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Agustin Edwards.

---

267. Gastos de los buques de la Armada.—Se reglamentan los gastos de los buques de la Armada fuera de la capital del Departamento i en el estranjero.

Santiago, 6 de Noviembre de 1894.

Vistos estos antecedentes, i considerando:

Que es necesario para el buen servicio económico de la

Armada establecer las formalidades que deben observarse en el pago de sueldos, compra de víveres, carbon, artículos navales i medicinas i en los demas gastos que orijinen los buques fuera de la capital del departamento i en el estranjero;

Que el Reglamento de Cuenta i Razon de Marina, dictado con fuerza de lei el 17 de Abril de 1837, dispone en su artículo 28 que los tesoreros fiscales de la República serán comisarios particulares del ramo i desempeñarán las funciones que corresponden al comisario jeneral, al que darán cuenta de los suministros de víveres, jéneros o pertrechos que hagan a los buques de la Armada por medio de los respectivos contadores, remitiéndole orijinales los documentos del caso;

Que esta disposicion no ha sido derogada, como lo han supuesto algunos tesoreros, por la lei de 20 de Enero de 1883, que reorganizó el servicio de hacienda que corresponde a las tesorerías fiscales en los departamentos en que funcionaren, en el cual servicio no se comprende el de Marina ni el del Ejército, como claramente se desprende de los incisos 3.° i 4.° del artículo 5.°;

Que los gastos que orijinan los buques de la Armada fuera de Valparaiso no son gastos locales que correspondan a ninguno de los departamentos que constituyen la division política del Estado i a que se refiere el inciso 3.° del artículo 5.° de la lei ántes citada;

Que la lei de 30 de Agosto de 1848 establece en sus artículos 1.° i 3.° que el territorio marítimo de la República forma un solo departamento bajo la direccion i mando de un Comandante Jeneral, siendo Valparaiso su capital i el asiento de su gobierno militar i económico;

Que la especialidad del servicio de marina i su buena administracion i réjimen imponen al Gobierno la necesidad de mantener en toda su integridad la unidad i concentracion del servicio económico en una sola oficina, tal como lo ha establecido el Reglamento de Cuenta i Razon;

Visto ademas lo que disponen las Ordenanzas jenerales de la

Armada en sus artículos 132, título V, tratado II, i 198, título I, tratado III, i 22 i 106, títulos II i III, tratado VI,

Decreto:

Art. 1.° En cada buque de la Armada habrá una junta económica compuesta del comandante, como presidente, del oficial del detall o teniente mas antiguo, i del contador, encargado de la inversion de los fondos que se acuerden para la satisfaccion de todo jénero de necesidades en los viajes o comisiones a que se les destine dentro o fuera del pais.

En las Escuadras o Divisiones la junta económica funcionará en el buque insignia i será compuesta del comandante en jefe, del mayor de órdenes i del comisario.

Art. 2.° Con escepcion de los sueldos i gratificaciones del personal, que serán pagados en las épocas i con las formalidades establecidas por las leyes i demas disposiciones vijentes, todo otro gasto, ya sea de víveres, carbon, artículos navales, aguas, medicinas i ropas, ya en reparaciones, hospitalidades u otros estraordinarios i eventuales, deberá hacerse previo acuerdo de la junta económica, la que llevará un libro, que correrá a cargo del contador, en el cual se rejistrarán en órden i con claridad todos los acuerdos tomados durante los viajes o comisiones.

Art. 3.° Siempre que la naturaleza del viaje o comision permita proveerse, por medio de propuestas públicas, de víveres, artículos navales, etc., o practicar en la misma forma las reparaciones que el buque necesite, una vez acordado el gasto por la junta económica, el comandante solicitará de la autoridad local se pidan las respectivas propuestas por medio de avisos en los diarios o de circulares a los comerciantes en conformidad a las bases determinada por la junta.

Art. 4.° En el caso de uno o mas buques sueltos, las propuestas serán abiertas con las formalidades de estilo por una comision compuesta de la autoridad local, que tendrá la presidencia, i de los miembros de la junta económica, en presencia de los interesados que concurran al acto; debiendo la comision pro-

nunciarse en la misma sesion acerca de la que convenga aceptar o sobre el rechazo de todas ellas.

En las Escuadras o Divisiones de una Escuadra, las propuestas serán abiertas por la junta económica designada en el inciso 2.° del artículo 1.°

Art. 5.° Del resultado de la licitacion se levantará un acta, de la que, solo en el caso de aceptarse alguna de las propuestas, se dará copia autorizada al interesado.

El acta orijinal, suscrita por todos los miembros de la comision o de la junta económica de Escuadra o Division, segun corresponda, se enviará al tesorero fiscal, por conducto de la autoridad local, para que sirva de comprobante de los pagos.

Una copia autorizada de la misma acta se dejará en el archivo de la junta económica.

Art. 6.° Cuando una Escuadra o Division de una Escuadra haya sido provista de fondos para tales fines, los pagos a que se refiere el inciso 2.° del artículo anterior se harán por el comisario o contador que haga sus veces.

Art. 7.° Cuando no sea posible pedir propuestas, o cuando la naturaleza de los gastos no exija esta formalidad, las compras se harán directamente por la junta económica del buque, Escuadra o Division, una vez acordado en la forma prescrita, i las cuentas, con el respectivo informe, se enviarán a la autoridad local para que disponga su pago por la Tesorería Fiscal.

En el caso del artículo 6.°, el pago lo verificará el comisario en virtud de decreto del comandante en jefe, en que se espresará la circunstancia de haber sido acordado el gasto por la junta económica.

Art. 8.° Si la distancia a que el buque se encuentre de la capital del Departamento o de la Escuadra o Division a que pertenezca, i las facilidades de la comunicacion lo permitieren, el comandante, ántes de dar cumplimiento a los acuerdos de la junta que representen un gasto mayor de cien pesos, deberá recabar de la Comandancia Jeneral de Marina o del jefe de la Escuadra o Division la correspondiente autorizacion.

En todo caso deben los comandantes dar cuenta a la Comandancia Jeneral o a la Escuadra o Division a que pertenezcan, aprovechando las ocasiones favorables que se presenten, de los gastos hechos por acuerdos de la junta, suministrándole todos aquellos datos que sirvan para formar juicio cabal de las circunstancias que los hayan motivado.

Art. 9.° Los tesoreros fiscales de la República cubrirán, con cargo a la Comisaría de Marina, todos los gastos de los buques que cumplan con los requisitos que se mencionan en los artículos anteriores, sin que en esta operacion les afecte mas responsabilidad que la que provenga de pagos indebidos a consecuencia de errores aritméticos en los documentos que les sean presentados.

De todos estos pagos darán cuenta inmediatamente a la Comisaría de Marina enviándole orijinales los comprobantes.

Art. 10. La Comisaría de Marina aceptará los cargos que le pasen los tesoreros fiscales por los pagos hechos en conformidad a este decreto, i acusará los recibos del caso a mas tardar diez dias despues de recibido el aviso.

No podrá escusarse para aceptar los cargos con la falta de datos, incorrecciones en los documentos de contabilidad u otros motivos en que no tengan parte los tesoreros, desde que tales defectos deben ser correjidos por ella, ya sea haciendo efectiva la responsabilidad de los contadores cuando signifiquen un gravámen indebido para el Fisco, ya exijiendo de los mismos empleados los antecedentes que necesite para legalizar sus operaciones.

Art. 11. Para el pago de sueldos, los comandantes enviarán los ajustes a la autoridad local, para que ésta decrete su pago por la Tesorería Fiscal en la forma prevenida en los artículos 9.° i 10.

Cuando el buque forme parte de una Escuadra o Division, los ajustes se presentarán a la Comandancia en jefe para que ésta decrete el pago por comisaría o los remita a la autoridad local para que lo haga como se dispone en el inciso 1.°

Art. 12. Al regreso del buque a la capital del Departamento o al incorporarse a la Escuadra o Division de que forme parte, el contador presentará dentro del tercer dia, a la Comisaría de Marina o a la Comisaría de la Escuadra o Division, la cuenta completa de la inversion de las sumas de dinero que haya recibido o gastos que se hayan efectuado por su cuenta, acompañando todos los antecedentes.

Otro tanto harán los comisarios de Division con el comisario de Marina o con el de la Escuadra, segun corresponda.

Art. 13. En los viajes o comisiones al estranjero, la Comandancia Jeneral de Marina, autorizada en cada caso por el Gobierno, otorgará a favor de los comandantes cartas de créditos por las sumas que conceptúe necesarias, segun el viaje o comision, a fin de que atiendan con ellas a la satisfaccion de las necesidades que ocurran durante la navegacion.

En estas cartas de crédito se espresará: el nombre del buque, el del comandante, el del contador, el monto del crédito, las formalidades con que deben librarse los jiros i la oficina o Legacion de Chile a cargo de la cual deben hacerse, i al pié de ellas pondrán sus firmas el comandante i contador. Se espresará tambien que los jiros que se libren con cargo a estas cartas deberán ser firmados por el contador i visados por el comandante.

Art. 14. De toda carta de crédito que se otorgue, la Comandancia Jéneral de Marina dará aviso al Ministerio de Marina para que éste lo trasmita a la Direccion del Tesoro. Igual aviso dará a la Comisaría i Legacion de Chile que debe cubrir los jiros.

Art. 15. Los comandantes, cada vez que negocien letras con cargo a las cartas de crédito de que se les haya provisto, cuidarán de que los compradores espresen, bajo su firma, el monto de las letras tomadas, las sumas pagadas por ellas i la oficina o Legacion a cargo de las cuales hayan sido jiradas.

Art. 16. Solo podrá hacerse uso de las cartas de crédito para cubrir gastos indispensables que ocurran durante el viaje hasta el punto de destino.

Para la debida intelijencia del inciso anterior i de las disposiciones que siguen, se entenderá por punto de destino el de término temporal o definitivo del viaje o comision.

Así, por ejemplo, en los viajes de instruccion o comisiones especiales, el punto de destino o término de viaje será la capital del Departamento; en los que tengan por objeto la reparacion de los buques en astilleros estranjeros, estaciones navales o comisiones bajo las órdenes de los Ministros Diplomáticos de Chile, el punto de destino será el que determinen las instrucciones del comandante.

Art. 17. En los casos contemplados en la primera parte del inciso 3.° del artículo anterior, todos los gastos que se orijinen por el buque hasta su arribo a la capital del Departamento, serán cubiertos haciendo uso de las cartas de crédito, las que serán devueltas a la Comandancia Jeneral una vez terminada la comision o viaje i remitidas por ésta a la Comisaría de Marina para la respectiva liquidacion de cuentas.

En los contemplados en la segunda parte del mismo inciso, solo se hará uso de las cartas de crédito hasta el arribo al punto de destino, i una vez en éste se enviarán al Ministro Diplomático a cuyas órdenes haya sido puesto el buque, para que las devuelva a la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 18. Desde que el buque llegue al punto de destino, los gastos serán cubiertos por el Ministro Diplomático a cuyas órdenes se encuentre sometido, procediendo en conformidad a lo dispuesto en los artículos 9.° i 10.

Art. 19. Terminada la comision, el Ministro Diplomático respectivo otorgará al comandante nueva carta de crédito en la forma determinada en los artículos 13 i 14.

Art. 20. Queda terminantemente prohibido que los comandantes en comision en el estranjero hagan por sí mismos adquisicion alguna de artículos para el buque. Durante el viaje las adquisiciones se harán en conformidad a las prescripciones de este decreto, con acuerdo de la junta económica, i miéntras

permanezcan en el punto de destino, por el respectivo Ministro Diplomático de la República.

Tómese razon, rejístrese, comuníquese, publíquese e insértese en el *Manual del Marino.*

MONTT.

S. Aldunate B.

II

DISPOSICIONES VARIAS

268. Biblioteca de Marina.—Se ordena formar una biblioteca especial destinada al personal de la Armada con las obras existentes en la Secretaría de la Comandancia Jeneral.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, 2 de Mayo de 1872.

He cordado i decreto:

1.° Con las obras que existen en la secretaría de esta Comandancia Jeneral i con las que vayan adquiriéndose, se organizará una biblioteca especial destinada al uso del personal de la Armada.

2.° Esta biblioteca estará a cargo del secretario del ramo i se instalará por ahora en su oficina.

3.° De los libros que la compongan, el mismo empleado formará un catálogo por órden alfabético en que se anote el título, precio i número de volúmenes de que conste cada obra, i si hubiere sido obsequiada, el nombre del donante.

En la portada de cada libro se inscribirán tambien esta última circunstancia i el precio que se le haya fijado.

4.° Los oficiales pueden sacar de la biblioteca los libros que necesitaren, quedando obligados a su conservacion i devolucion i a cubrir el doble importe de su valor en caso de pérdida o deterioro.

5.° Ninguna obra podrá tenerse fuera de la biblioteca por mas de diez dias.

6.° El que solicitare un libro deberá dejar un recibo, en un rejistro que se llevará al efecto, en que conste la fecha de la estraccion i el valor de la obra.

7.° La bliblioteca estará a disposicion de los oficiales diariamente, esceptuando los dias festivos, desde las once hasta las cuatro de la tarde.

8.° El secretario de esta Comandancia Jeneral queda encargado del cumplimiento de este decreto i responsable del cargo que se le confía.

Anótese i comuníquese por la mayoría jeneral i dése en la órden del dia.

ECHÁURREN.

---

269. Biblioteca de Marina.—Se ordena que todas las obras que ingresen deben agregarse al catálogo.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, 31 de Diciembre de 1883.

Hallándose terminado e impreso el catálogo de las obras existentes a la fecha en la Biblioteca de Marina i conviniendo dejar constancia para lo sucesivo de las obras que ingresen a la espresada Biblioteca,

Decreto:

1.° El Mayor Jeneral del Departamento rubricará i sellará dos ejemplares del actual catálogo, uno de los cuales conservará el

bibliotecario i el otro quedará archivado en la Mayoría Jeneral

2.° El conservador de la Biblioteca de Marina dará cuenta a la Mayoría Jeneral de toda obra que se adquiera para la referida Biblioteca, a fin de agregarla al catálogo rubricado.

Anótese, comuníquese i publíquese en el *Manual del Marino*.

ALTAMIRANO.

---

270. Manual del Marino.—Se manda publicar periódicamente, por el Minsiterio respectivo, la recopilacion de este nombre.

Santiago, 7 de Agosto de 1883.

Visto el oficio precedente del Comandante en Jefe de la Escuadra; i considerando que por la deficiencia de las ordenanzas de la armada se hace necesario estar dictando constantemente disposiciones de carácter jeneral que emanan, sea del Cuerpo Lejislativo, del Gobierno, del Ministerio de Marina, o de otras autoridades superiores; i que no es posible que lleguen a conocimiento de los jefes i oficiales embarcados, de un modo conveniente para la consulta, si no se reunen periódicamente en un volúmen bien ordenado, decreto el siguiente

Reglamento del periódico Manual del Marino

Art. 1.° Publíquese semestralmente la recopilacion titulada *Manual del Marino.*

Art. 2.° Esta publicacion comprenderá:

1.° Las leyes, decretos supremos i órdenes ministeriales de carácter jeneral i permanente concernientes a la marina, ya sean espedidas por el Ministerio del ramo o por otro Departamento de Estado;

2.° Las órdenes de igual carácter espedidas por el comandante jeneral de Marina, el comandante en jefe de la Escuadra o el

intendente jeneral del ejército i armada, siempre que estos funcionarios así lo disponga espresamente por medio de la cláusula *publíquese en el Manual del Marino.* En tal caso dispondrán que sin pérdida de tiempo se remita copia autorizada de la órden al encargado del arreglo e impresion de la obra; i

3.° Las resoluciones concernientes a la marina espedidas por otras autoridades, cuando así lo acuerde el Ministerio del ramo.

Art. 3.° El encargado de la impresion i arreglo del *Manual del Marino* tendrá las siguientes obligaciones:

1.ª Recopilar todas las piezas a que se refiere el núm. 1.° i 3.° del artículo anterior;

2.° Recibir i guardar cuidadosamente, acusando el correspondiente recibo, las copias que le envíen las autoridades de que se habla en el núm. 2.° del mismo artículo;

3.ª Colocar en estricto órden cronolójico las diversas piezas que correspondan al semestre, poniendo a la cabeza de cada disposicion la autoridad que la espide cuando ésta no es el Ministerio de Marina;

4.ª Correr con la impresion i correccion de pruebas de la obra, cuidando de añadir a cada semestre dos índices de materias, uno por órden cronolójico i otro por órden alfabético;

5.ª Cuidar que la compajinacion vaya continuada de un semestre a otro, hasta que se forme un volúmen de 600 pájinas mas o ménos que termine con la reunion de los índices de los diversos semestres que abrace; i

6.ª Cotejar con los orijinales o con las copias autorizadas, segun los casos, las diversas piezas recopiladas, poniendo el correspondiente certificado de conformidad o salvando los errores en una fe de erratas.

Art. 4.° Se encomienda al jefe de seccion del Ministerio de Marina, don Manuel Salas Lavaqui, el encargo de la impresion i arreglo del *Manual del Marino,* al cual se abonará una gratificacion de seiscientos pesos anuales en remuneracion del mayor trabajo que se le impone, la que le será pagada por mensualidades por la Tesorería Jeneral.

Dedúzcase este gasto, miéntras no se fije en el presupuesto, de la partida de imprevistos de Marina.

Refréndese, tómese razon, comuníquese i publíquese.

SANTA MARÍA.

Cárlos Castellon.

---

271. **Manual del Marino.**—Se ordena su publicacion mensual.

Santiago, 8 de Enero de 1894.

Atendiendo al mejor servicio,

Decreto:

La recopilacion i publicacion de las disposiciones que deben insertarse en el *Manual del Marino*, se efectuará en lo sucesivo mensualmente, debiendo hacerse de seguida la compajinacion de los respectivos cuadernos hasta formar volúmenes de quinientas pájinas, mas o ménos.

Las reglas establecidas en el decreto supremo de 7 de Agosto de 1883 para la publicacion semestral de esta obra, se entenderán modificadas en concepto a la forma prescripta en el inciso anterior.

Anótese i comuníquese.

MONTT.

J. A. Orrego.

---

272. **Código Naval.**—Se encomienda su redaccion a don J. J. Larrain Zañartu.

Santiago, 4 de Julio de 1888.

He acordado i decreto:

Nómbrase al abogado don José Joaquin Larrain Zañartu para

que codifique las disposiciones de carácter legal concernientes al servicio de la marina, poniéndolas en armonía con los progresos del ramo i con el testo de nuestra lejislacion.

En su trabajo procederá en vista de los datos que le suministre el contra-almirante don Oscar Viel i el abogado don Manuel Salas Lavaqui.

Rejístrese i publíquese.

BALMACEDA.

E. Sanchez.

---

273. Código Naval.—Consulta sobre diversos sistemas de formacion.

Valparaiso, 11 de Julio de 1888.

Señor Ministro:

Tengo la satisfaccion de acusar recibo del Decreto Supremo espedido el 4 del corriente, que me fué trascrito por el señor Sub-secretario de Estado, comisionándome para llevar a cabo la codificacion de las disposiciones legales referentes a la Marina de Guerra Nacional.

El mismo señor Sub-secretario, ha puesto posteriormente a mi disposicion los elementos i datos acopiados en el Ministerio para este trabajo, ofreciéndome a la vez su valiosa e intelijente cooperacion para llevarlo a término.

Comenzaré por espresar a US., i por su órgano al Excmo. Presidente de la Republica, mi sincero agradecimiento por la honrosa designacion hecha en mi persona para la tarea de dar a la marina chilena, tan brillante en el pasado i presente, como grande en el futuro, una Lejislacion digna de ella i de la Nacion a que defiende i sirve.

Para el desempeño de esta árdua tarea, solo poseo, es verdad, sinceros propósitos i fuerza de voluntad. Pero con estos elemen-

tos, i la cooperacion que aguardo del Gobierno, espero, i me prometo, no obstante, corresponder en la medida de mis fuerzas a la confianza del Gobierno, i poder presentar en un plazo relativamente breve, como lo desea S. E. el Presidente, el Proyecto de Código que debe recibir el fallo del Congreso Nacional.

I

A este fin, i para dar desde luego comienzo al trabajo, he creido tan necesario como oportuno inquerir el pensamiento del Gobierno, sobre la base i rumbo del trabajo por iniciar.

Tres formas se presentan para hacerlo, i me han sido sujeridas por diferentes opiniones, ya de esperimentados marinos o distinguidos profesores de derecho.

La primera seria codificar en un cuerpo las diversas disposiciones legales dictadas sobre Marina, ya por la antigua lejislacion española, ya por leyes i decretos patrios, conciliando esos preceptos con el resto de nuestra lejislacion i los progresos de la ciencia moderna, i depurándola de aquellas disposiciones inaceptables, ya por su vetustez o su carácter meramente transitorio. En una palabra; redactar algo como un *Boletin de Disposiciones Legales* vijentes a la fecha en órden a la Marina Nacional.

El segundo consistiria en la redaccion de una ordenanza naval, en la que encontrarán cabida, todas i las mismas disposiciones del Boletin, agregándoles en detalle, todos los preceptos i reglamentos técnicos que conciernen a los oficiales de marina i sus subalternos, con relacion al mando, direccion i manejo de sus naves.

El tercer sistema seria la formacion de un verdadero Código de Marina, formado de disposiciones sustantivas i en perfecta homojeneidad con las del resto de nuestra Lejislacion civil, penal, comercial i administrativa, conteniendo los principales preceptos a que deben ajustar sus actos los oficiales i servidores del Estado en el ramo de marina, tanto dentro de la Nacion i

para con ella como fuera de nuestros mares i en sus relaciones con los diversos Estados estranjeros.

II

¿Cuál seria el preferido por el Supremo Gobierno entre estos tres sistemas?

A juicio del que suscribe la adopcion del primero, esto es la redaccion de un simple Boletin, si bien mas breve i fácil no retrata absolutamente, ni los deseos del Gobierno ni las necesidades i lejítimas aspiraciones de la Escuadra Nacional.

La realizacion del segundo, si bien llenaria muchos vacíos que hoi se hacen notar respecto a las relaciones de los marinos entre sí, i con respecto a las demas autoridades, como tambien al manejo interior i direccion de las naves, deja no obstante mucho que desear en órden a los principios jenerales que deben servir de norma de conducta i base, a los oficiales i marineros en sus relaciones con el Estado, el estranjero i la sociedad en jeneral.

El tercer sistema, es decir la formacion de un verdadero Código, cuyas disposiciones abstractas i sustantivas vendrian a ser completadas en sus detalles por Reglamentos i Ordenanzas especiales, dictadas cada una en su ramo por la práctica i la ciencia, es, si bien mas largo, árido i difícil, el que a juicio del que suscribe, interpretaria mejor el deseo i pensamiento gubernativo, i es reclamado mas imperiosamente por la situacion tan espectable i preponderante de nuestra Escuadra Nacional.

III

El que suscribe, lo repite, se encuentra animado del propósito mas sincero, i la mas resuelta voluntad para servir con toda eficacia el sistema que, a juicio del Supremo Gobierno consulte mejor los intereses i necesidades del pais.

Pero a la vez, deseando tener una pauta clara i cierta para sus trabajos, i para no equivocar el rumbo, con perjuicio de la

marcha del trabajo, ha creido prudente e indispensable consultar la mente i deseos del Gobierno sobre el punto de partida de su tarea, i aguardar de él la decision que su patriotismo i luces le inspiren.

Queda a las órdenes del señor Ministro mui respetuosamente.

J. JOAQUIN LARRAIN ZAÑARTU.

Al señor Ministro de Marina.

---

274. Código Naval.—Resolucion de la consulta anterior.

Santiago, 14 de Julio de 1888.

Este Ministerio ha prestado la debida atencion a la consulta que Ud. hace en su oficio de 11 del actual i que se relaciona con la comision que se le ha confiado.

Ud. debe llevar a cabo su trabajo teniendo en consideracion que el Gobierno desea dotar a la Armada de un verdadero Código que abrace las materias i tenga la latitud que Ud. le traza a grandes rasgos en su recordada comunicacion.

Sin embargo, este Departamento cree necesario eliminar toda cuestion concreta que se relacione con el Derecho de Jentes, de suerte que en el proyecto de Código Ud. debe hacer simples alusiones jenerales a este punto, dejando así todo el campo a la enseñanza que reciben nuestros oficiales en la Escuela Naval i a las instrucciones especiales que dictará en cada caso particular este Ministerio.

Dios guarde a Ud.

E. SANCHEZ.

Al redactor del Código Naval don José Joaquin Larrain Zañartu.

---

275. Código Penal para la Armada.—Mensaje de S. E. el Presidente de la República con que presenta al Congreso Nacional el proyecto de Código Penal para la Armada.

(Cámara de Senadores sesion 36.ª ordinaria en 23 de Agosto de 1893.)

Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Tengo la honra de someter a vuestra aprobacion, oido el Consejo de Estado, el proyecto de Código Penal para la Armada.

Desde hace largos años se deja sentir como una de las necesidades mas vivas de la institucion de la Marina la promulgacion de un cuerpo de preceptos que, armonizándose mejor con las trasformaciones esperimentadas por esa rama especialísima de la fuerza pública i con las reglas jenerales que en materia criminal sanciona nuestro Código de 1874, venga a reemplazar las vetustas e inaplicables ordenanzas españolas de 1747 i 1793.

El proyecto que ahora someto a vuestra aprobacion es fruto del trabajo colectivo de diversas comisiones que el Gobierno ha venido constituyendo desde hace años, i la esposicion del motivo de sus preceptos se halla resumido en el informe con que acompañó su trabajo la última de las comisiones nombradas.

En los ejemplares que del proyecto de código acompaño va incluida aquella esposicion.

Santiago, 16 de Agosto de 1893.

JORJE MONTT.

M. Villamil Blanco.

---

276. Ordenanza Naval.—Concurso para la redaccion de un Proyecto de Ordenanza Naval.

Santiago, 21 de Diciembre de 1889.

He acordado i decreto:

Art. 1.° Convócase a concurso para la redaccion de un proyecto de Ordenanza Naval, destinado a la organizacion i réjimen de la marina de guerra chilena.

Art. 2.° No se incluirá en este proyecto el título relativo a la penalidad marítima.

Art. 3.° Los trabajos de los concurrentes deberán presentarse al Ministerio de Marina ántes del 1.° de Marzo de 1891, firmados con un seudónimo, letra o número, i lacrados i sellados. En la direccion se indicará el objeto a que son destinados.

Dentro del mismo paquete se colocará un sobre, tambien lacrado i sellado, que contenga una papeleta con el nombre del autor, i rotulado con el mismo seudónimo, letra o número del trabajo.

Art. 4.° Los trabajos presentados serán sometidos al informe de la Facultad de Leyes i Ciencias Políticas, para que se pronuncie sobre el que a su juicio es acreedor al premio.

Esta corporacion queda facultada para oir previamente el dictámen de una comision de marinos que la misma Facultad designará.

Art. 5.° El informe a que se refiere el artículo anterior puede contener todas las indicaciones i modificaciones que se estimaren convenientes para asegurar el mayor perfeccionamiento del trabajo.

La espresada Facultad podrá rechazar todas las composiciones presentadas, si, a su juicio, ninguna llenare los propósitos de este decreto.

Art. 6.° Evacuado el informe, se devolverán los trabajos al Ministerio de Marina, donde se procederá a abrir el sobre que contenga la contraseña de la composicion o composiciones premiadas, i se distribuirán todos los restantes sin abrirlos.

Art. 7.° Asígnase un premio de ocho mil pesos al autor del mejor trabajo que se presentare.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

BALMACEDA.

Luis Barros Borgoño.

Nota.—Este plazo se prorrogó por decreto de 21 de Mayo de 1890, hasta el 1.° de Marzo de 1892.

---

277. Ordenanza Jeneral de la Armada.—Se nombra una comision para redactarla.

Santiago, 31 de Mayo de 1895.

He acordado i decreto:

Nómbrase una comision compuesta de los Contra-Almirantes de la Armada, don Luis A. Castillo i don Luis Uribe O., del capitan de Navío, don Alberto Silva Palma i del abogado, don Claudio Arteaga Ureta, con el objeto de que redacte i presente al Gobierno el proyecto de Ordenanza Jeneral de la Armada.

Tómese razon i comuníquese.

MONTT.

C. Rivera Jofré.

---

278. Código de Enjuiciamiento de Marina.—Se nombra una comision para redactarlo.

Santiago, 5 de Setiembre de 1894

He acordado i decreto:

Nómbrase una comision compuesta del Comandante Jeneral

de Marina, Contra-Almirante, don Luis A. Castillo, que la presidirá, del Auditor de Marina, don Antonio Varas, i del abogado don Claudio Arteaga Ureta, a fin de que redacten el Código de Enjuiciamiento de Marina.

Tómese razon, rejístrese, comuníquese i publíquese.

MONTT.

S. Aldunate B.

---

279. Código de Enjuiciamento de Marina.—Se nombra miembro de la comision redactora a don Abraham König.

Santiago, 22 de Enero de 1895.

Teniendo en vista el proyecto de Código Militar presentado por el Auditor de Guerra, don Abraham König, i considerando la conveniencia de que exista la posible armonía entre las disposiciones relativas al Ejército i las referentes a la Marina,

Decreto:

Nómbrase a don Abraham König miembro de la Comision encargada de redactar el Código de Enjuiciamiento de Marina.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

C. Rivera Jofré.

---

280. Círculo Naval.—Se fomenta su instalacion.

Santiago, 5 de Junio de 1885.

En comunicacion de 10 de Marzo último, signada con el núm. 259, manifestó V. S. a este Ministerio que varios jefes de la

Armada se le habian presentado anunciándole el propósito de organizar un «Círculo Científico Naval.» El objeto de esta asociacion seria dar conferencias periódicas, abrir certámenes sobre asuntos profesionales de Marina i publicar una *Revista* en que se insertarian los estudios premiados en los certámenes, i artículos de interes para la profesion naval.

Esa Comandancia Jeneral, apoyando la idea de la organizacion del Círculo, solicitaba de este Ministerio, como un medio de fomentar la asociacion proyectada, el que se pusiera a disposicion de ésta la Biblioteca de Marina existente en Valparaiso i el que se le asignara ademas una subvencion de mil pesos anuales para los gastos de la publicacion de la *Revista*.

Posteriormente, en nota de 11 de Abril próximo pasado, núm. 186, me da cuenta V. S. de haberse instalado definitivamente el «Círculo Naval» i aprobádose en jeneral sus estatutos, reiterando con este motivo la solicitud para que se subvencione la publicacion de la *Revista* i para que se entregue cuanto ántes la Biblioteca de Marina a la referida asociacion.

Se apresura este Ministerio a manifestar a V. S. que aplaude la idea que ha movido a los jefes i oficiales de la Armada Nacional a asociarse con un propósito científico. Considera que el desarrollo que la Marina de guerra ha tomado entre nosotros i el grado de cultura de los jefes i oficiales que la componen, permiten la formacion de una sociedad como la de que se trata; i debe lisonjearse con la esperanza de que los trabajos a que ella se consagre han de contribuir por mucho a su futuro adelantamiento.

En este concepto i siendo la publicacion de una revista de Marina una de las manifestaciones mas eficaces de los trabajos del Círculo, juzga este Departamento mui aceptable la insinuacion de V. S. de acordarle una subvencion. Con tal fin, estaria dispuesto a suscribirse a cierto número de ejemplares que equivalgan a la suma de mil pesos anuales, favoreciendo asi esta publicacion en la misma forma que ya lo ha hecho con otra análoga que representa los intereses del Ejército.

Por lo que toca a la entrega de la Biblioteca de Marina al «Circulo Naval,» aunque he considerado atentamente el asunto, no he podido persuadirme de que la buena marcha de la asociacion esté vinculada a que el Estado se desprenda de una institucion como es aquella biblioteca, para ponerla en manos del directorio del Círculo. Desde luego, el objeto de la biblioteca es el de ofrecer gratuitamente a todos los individuos de la Armada la lectura de los libros que ella contiene; i no se divisa inconveniente alguno para que los miembros del Círculo, como los que no lo sean, se aprovechen de esa facilidad sin alterar el estado actual de la biblioteca, que es el que está en armonía con nuestro réjimen administrativo. Si para disfrutar de la lectura de las obras de la biblioteca no es menester que el Círculo disponga en todo de la administracion de ese establecimiento, tampoco se requiere esta condicion para que dicha sociedad tenga participacion en la manera de adquirir los libros o en la naturaleza de éstos. Bastaria en efecto que el Círculo manifestase a la Comandancia Jeneral sus deseos de que se adquiriesen tales o cuales obras, i no hai duda que ésta acojeria con gusto la indicacion i que le daria el curso correspondiente.

La entrega de la biblioteca no parece, pues, obedecer a un propósito científico; i aunque en las notas que contesto no se dice de una manera esplícita, entiendo que lo que se busca en ello es el destinar a sala de reuniones del Círculo el local mismo de la biblioteca. Si esta fuese en realidad la idea que se ha tenido, este Departamento no podria acojerla favorablemente, porque por mas precauciones que se tomen i aun cuando se hable de responsabilidad del presidente del Círculo, seria mui difícil evitar las pérdidas de libros i casi imposible determinar si los estravíos o sustracciones de obras debieran afectar al bibliotecario o al mencionado presidente. Desde que la sala de la biblioteca se convirtiese en un punto de reunion de una gran variedad de personas, toda vijilancia i toda seguridad desapareceria. Por esta razon establecimientos de ese jénero, se mantienen en todas partes destinados a su objeto esclusivo, en

completa separacion del público i en condiciones de poder ejercer una perfecta vijilancia.

Este Ministerio encuentra mui justo que se proporcione al «Círculo Naval» una sala en que pueda celebrar cómodamente sus reuniones, i V. S. quizá podrá por ahora allanar esta dificultad, proporcionándole alguna de las oficinas públicas que quedan desocupadas durante la noche i en donde sin inconveniente puedan tener sus sesiones o conferencias. Mas tarde, como se insinúa en uno de sus citados oficios, podria tomarse en cuenta esta necesidad en la construccion del edificio que se proyecta en el nuevo malecon, i desde luego recomiendo a V. S. el que tenga presente esta idea para hacerla valer a su debido tiempo.

Dios guarde a V. S.

ÇARLOS ANTUNEZ.

Al Comandante Jeneral de Marina.



CAPÍTULO III

Códigos i Tratados

TÍTULO I

Anotaciones de los Códigos

281. Constitucion.

282. Código Civil.

---

283. Código de Comercio.

---

284. Código Penal.

285. Lei de Organizacion i Atribuciones de Tribunales.



TÍTULO II

Nómina de los Tratados celebrados por Chile desde 1819 hasta 1896



286. Alemania (Prusia).

Tratado de amistad, comercio i navegacion.—1.° de Febrero de 1862.
Acta adicional al tratado de amistad, comercio i navegacion.—14 de Julio de 1869.
Convencion postal.—22 de Marzo de 1874.
Convencion de arbitraje.—23 de Agosto de 1884.
Protocolo referente al pago de los certificados salitreros.—7 de Setiembre de 1886.
Protocolo-transaccion de las reclamaciones alemanas derivadas de la guerra contra el Perú i Bolivia.—22 de Abril de 1887.

---

287. Arjentina.

Tratado particular para poner término a la dominacion española en el Perú.—5 de Febrero de 1819.

Convencion postal.—9 de Julio de 1869.
Convencion de estradicion.—9 de Julio de 1869.
Tratado de límites.—23 de Julio de 1881.
Protocolo referente al reclamo de la *Jeanne Amelie*.—30 de Mayo de 1885.
Tratado de paz, amistad, comercio i navegacion.—30 de Agosto de 1885.
Convencion de ferrocarriles.—17 de Octubre de 1887.
Convenio referente a la demarcacion de límites.—20 de Agosto de 1888.
Pacto adicional al tratado de límites de 1881.—1.° de Mayo de 1893.
Acta adicional al pacto anterior.—21 de Diciembre de 1893.
Convenio referente a la mas fácil i espedita comunicacion entre ambos paises.—8 de Febrero de 1894.
Convencion sobre canje de publicaciones científicas i literarias.—8 de Febrero de 1894.
Acuerdo relativo a la estradicion de criminales i miéntras se aprueba el tratado respectivo.—15 de Marzo de 1894.
Protocolo referente al cumplimiento de los tratados vijentes sobre demarcacion de límites.—6 de Setiembre de 1895.
Protocolo celebrado con el objeto de facilitar el cumplimiento de los tratados vijentes sobre demarcacion de límites.—17 de Abril de 1896.

---

288. Austria-Hungria.

Convencion de arbitraje.—11 de Julio de 1885.
Protocolo por el cual fueron transijidas las reclamaciones austro-húngaras derivadas de la guerra del Pacífico.—22 de Abril de 1887.

---

289. Béljica.

Tratado de amistad, comercio i navegacion.—31 de Agosto de 1858.
Tratado para el rescate del derecho de peaje del Escalda.—16 de Julio de 1863.
Artículo adicional al tratado de amistad, comercio i navegacion.—5 de Junio de 1875.
Convencion de arbitraje.—30 de Agosto de 1884.

---

290. Bolivia.

Arreglo Ministerial para fijar la residencia del Jeneral don A. Santa Cruz.—7 de Octubre de 1845.
Adhesion a la alianza contra España.—19 de Marzo de 1866.
Tratado de límites.—10 de Agosto de 1866.
Convencion postal.—24 de Setiembre de 1866.
Tratados de límites.—6 de Agosto de 1874 i 21 de Julio de 1875.
Pacto de tregua.—4 de Abril de 1884.
Protocolo complementario del tratado de tregua.—30 de Mayo de 1885.
Protocolo referente a la lei jurisdiccional dictada por el Congreso boliviano el año de 1886.—2 de Agosto de 1887.
Convenio que acuerda franquicias aduaneras a los respectivos Ajentes Diplomáticos.—27 de Octubre de 1888.
Convenio postal.—6 de Noviembre de 1888.
Tratado de paz i amistad i de trasferencia de territorio.—18 de Mayo de 1895.
Tratado de comercio.—18 de Mayo de 1895.
Protocolo complementario.—28 de Mayo de 1895.

---

291. Brasil.

Convencion postal.—26 de Mayo de 1876.

---

292. Ecuador.

Convencion consular.—26 de Junio de 1855.
Adhesion a la alianza ofensiva i defensiva ajustada entre Chile i Perú.—30 de Enero de 1866.
Convencion postal.—16 de Setiembre de 1866.
Protocolo referente al reclamo de la *Alay*—12 de Mayo de 1866.

---

293. España.

Tratado de paz i amistad.—25 de Abril de 1844.
Convencion de armisticio o tregua indefinida.—11 de Abril de 1871.
Tratado de paz i amistad.—12 de Junio de 1883.
Protocolo relativo al pago de los certificados salitreros.—11 de Julio de 1887.
Convenio para transijir todas las reclamaciones presentadas por el Gobierno de S. M. Católica derivadas de la guerra contra las Repúblicas de Perú i Bolivia.—25 de Mayo de 1894.

---

294. Estados Unidos de Colombia.

Convencion postal.—10 de Junio de 1872.

---

295. Estados Unidos de Norte América.

Convencion jeneral de paz, amistad, comercio i navegacion.—16 de Mayo de 1832.

Convencion para arreglar el reclamo de la fragata *Franklin.*—10 de Setiembre de 1858.

Convencion de arbitraje para resolver el reclamo del bergantin *Macedonian.*—10 de Noviembre de 1858.

Convencion de arbitraje relativa a la fragata *Good Return.*—6 de Diciembre de 1873.

Convencion de arbitraje para resolver todas las reclamaciones pendientes entre ambos paises hasta la fecha del pacto.—7 de Agosto de 1892.

---

296. Francia.

Tratado de amistad, comercio i navegacion.—15 de Setiembre de 1846.

Convencion de estradicion.—11 de Abril de 1860.

Convencion de arbitraje.—2 de Noviembre de 1882.

Protocolo referente a la prórroga de las funciones de la Comision de Arbitraje.—25 de Octubre de 1886.

Protocolo complementario del anterior.—8 de Enero de 1887.

Protocolo-transaccion de las reclamaciones presentadas al Tribunal Arbitral Franco-Chileno.—26 de Noviembre de 1887.

Protocolo relativo al pago de certificados salitreros.—2 de Febrero de 1888.

Protocolo relativo a los acreedores franceses del Perú.—23 de Julio de 1892.

Convencion de arbitraje a fin de poner término a las reclamaciones deducidas por ciudadanos franceses con motivo de la guerra civil de 1891.—19 de Octubre de 1894.

Convencion adicional con el objeto de activar la solucion de las reclamaciones sometidas al Tribunal Franco-Chileno.—12 de Octubre de 1895.

Convencion sobre la cancelacion de las reclamaciones orijinadas por la guerra civil de 1891 que se han deducido contra

Chile ante el respectivo Tribunal Arbitral.—2 de Febrero de 1896.

---

297. Gran Bretaña.

Tratado para abolir el tráfico de esclavos.—19 de Enero de 1839.

Convencion para suprimir los derechos diferenciales.—10 de Mayo de 1852.

Tratado de amistad, comercio i navegacion.—4 de Octubre de 1854.

Convencion de arbitraje.—4 de Enero de 1883.

Protocolo referente al pago de los certificados salitreros.—31 de Agosto de 1887.

Protocolo-transaccion de las reclamaciones inglesas derivadas de la guerra del Pacífico.—29 de Setiembre de 1887.

Convencion de arbitraje a fin de solucionar las reclamaciones deducidas por la Legacion de S. M. Británica en Chile con motivo de la guerra civil de 1891.—26 de Setiembre de 1893.

---

298. Guatemala.

Canje de publicaciones.—6 de Junio de 1879.

---

299. Hanóver.

Acta de accesion para la abolicion del derecho de Stade.—15 de Setiembre de 1863.

---

300. Italia (Cerdeña).

Tratado de amistad, comercio i navegacion.—28 de Junio de 1858.

Convencion de arbitraje.—7 de Diciembre de 1882.

Protocolo relativo a la prórroga del Tribunal Arbitral.—2 de Octubre de 1886.

Protocolo complementario del anterior.—5 de Enero de 1887.

Protocolo referente al pago de los certificados salitreros.—15 de Febrero de 1887.

Protocolo-transaccion de las reclamaciones presentadas al Tribunal de Arbitraje Italo-Chileno.—12 de Enero de 1888.

Acuerdo referente al canje de las actas concernientes al estado civil.—22 de Marzo de 1892.

---

301. Méjico.

Tratado de amistad, comercio i navegacion.—7 de Marzo de 1831.

Acuerdo para el canje de publicaciones.—21 de Octubre de 1882.

---

302. Nueva Granada.

Tratado de paz, amistad, comercio i navegacion.—16 de Febrero de 1844.

Convencion consular.—30 de Agosto de 1853.

---

303. Perú.

Tratado de ausilio al Perú.—26 dc Abril de 1823.

Arreglo Ministerial para fijar la residencia del jeneral A. Santa Cruz.—7 de Octubre de 1845.

Convencion sobre la deuda peruana a favor de Chile.—12 de Setiembre de 1848.

Convencion sobre arreglo para la amortizacion de dos millones de pesos que el Perú adeuda a Chile.—7 de Noviembre de 1854.

APÉNDICE

Nómina del Cuerpo Diplomático i Consular de la República i del estranjero residente en Chile

CUERPO DIPLOMATICO DE CHILE

Legacion en Francia

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario. Vacante.

Secretario, señor don Ricardo Salas Edwards.—23 de Setiembre de *1896*.

Oficial de Secretaría, Francisco Rivas V.—12 de Febrero de *1895*.

Id. Id. Matías Rios G.—13 de Abril de *1896*.

Secretario contador, Wenceslao Vial Solar.—25 de Setiembre de *1896*.

Adicto, Ramon Cruz Montt.—4 de Diciembre de *1894*.

Id. Luis de Cazotte.—16 de Febrero de *1895*.

Id. Militar, Teniente Coronel César Montt.—9 de Octubre de *1896*.

Legacion en Italia

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Francisco A. Pinto.—5 de Agosto de *1895*.

Secretario, Eliodoro Infante V.—5 de Julio de *1895*.

Adicto, Jorje Beauchef.—11 de Enero de *1895*.

Id. Agustin Edwards M.—16 de Marzo de *1895*.

Id. José R. Gutierrez M.—18 de Agosto de *1896*.

Id. Militar, Arístides Pinto Concha.—19 de Noviembre de *1895*.

Legacion en Perú

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Máximo R. Lira.—14 de Agosto de *1894*.

Secretario, Cárlos Bravo Valdivieso.—3 de Julio de *1895*.

Oficial de Secretaría, Luis Arteaga.—29 de Diciembre de *1894*.

Adicto, Tomas Tocornal B.—15 de Mayo de *1896*.

Legacion en Alemania

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Francisco A. Pinto.—5 de Agosto de *1895*.

Secretario, Eliodoro Infante V.—5 de Julio de *1895*.

Oficial de Secretaría, Pio Puelma Besa.—1.° de Abril de *1895*.

Oficial-Contador, Alejandro Delgado.—29 de Octubre de *1896*.

Adicto, Víctor Körner.—21 de Marzo de *1896*.

Id. Julio E. Avendaño.—6 de Abril de *1896*.

Id. Roberto Aguirre L.—18 de Agosto de *1896*.

Id. Militar, Jeneral Arístides Martinez.—2 de Agosto de *1895*.

Legacion en la Arjentina

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario. Vacante.
Secretario, Matías Errázuriz.—12 de Febrero de *1895*.
Oficial de Secretaría, Enrique García de la H.—12 de Febrero de *1895*.
Adicto, Javier Larrain I.—9 de Mayo de *1896*.
Id. Arturo Cousiño.—23 de Octubre de *1896*.

Legacion en Bolivia

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario. Vacante.
Secretario, Víctor Manuel Prieto.—1.° de Octubre de *1895*.
Oficial de Secretaría, Pedro Rivas Vicuña.—3 de Octubre de *1895*.
Adicto, Luis Lemus 10 de Enero de *1896*.
Id. Militar, Capitan Roberto Cuevas.—13 de Abril de *1895*.

Legacion en Suiza

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario. Vacante.
Adicto, Ricardo Vijil R.—28 de Noviembre de *1895*.
Id. Jose Miguel Serrano Urmeneta.—15 de Junio de *1896*.
Id. Militar, Coronel Roberto Goñi.—4 de Enero de *1895*.

Legacion ante la Santa Sede

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario. Vacante.
Adicto, Antonio Toro Donoso.—2 de Noviembre de *1894*.
Id. Nicolas Anguita A.—3 de Mayo de *1896*.
Id. Rafael Irarrázaval C.—15 de Setiembre de *1896*.

Legacion en Brasil

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Joaquin Walker Martinez.—30 de Abril de *1896*.

Secretario, Luis Bezanilla Silva.—9 de Mayo de *1896*.

Oficial de Secretaría, Joaquin Ruiz de Gamboa.—12 de Febrero de *1895*.

Adicto, Ramiro Sanchez.—1.° de Octubre de *1896*.

Id. Víctor Rodriguez Cerda.—23 de Octubre de *1896*.

Legacion en Estados Unidos de Norte-América

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Domingo Gana.—1.° de Mayo de *1894*.

Secretario, Mariano Sarratea.—2 de Enero de *1896*.

Oficial de Secretaría, Víctor Eatsman Cox.—10 de Mayo de *1893*.

Adicto, Guillermo 2.° Gesswein.—30 de Marzo de *1896*.

Id. Cárlos Luco Solar.—3 de Julio de *1896*.

Id. Cárlos A. Bories.—17 de Agosto de *1896*.

Legacion en Gran Bretaña

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario. Vacante.

Secretario, Aurelio Bascuñan M.—1.° de Abril de *1895*.

Adicto, Cárlos Mac-Clure.—3 de Octubre de *1895*.

Id. Manuel A. Alvarez.—21 de Diciembre de *1895*.

Id. Ricardo Larrain U.—7 de Febrero de *1896*.

Id. Naval, capitan de navío, don Vicente Merino J.—1.° de Junio de *1896*.

Legacion en Uruguai i Paraguai

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Vicente Santa Cruz.—30 de Abril de *1896*.

Secretario, Roberto Huneeus.—20 de Agosto de *1895*.

Oficial de Secretaría, Ruperto Vergara B.—1.° de Junio de *1896*.

Adicto, Alejandro Marambio.—21 de Mayo de *1896*.

Id. Roberto R. Barahona.—26 de Octubre de *1896*.

Legacion en Ecuador, Colombia, Nicaragua, Costa Rica, San Salvador i Honduras

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Beltran Mathieu.—30 de Abril de *1896*.

Secretario, Domingo Gana E.—6 de Mayo de *1896*.

Adicto, Juan José Manzano Benavente.—10 de Junio de *1896*.

CUERPO DIPLOMÁTICO RESIDENTE

Uruguai

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don José C. Arrieta.—10 de Setiembre de *1883*.—Agustinas, número 31.

Secretario, señor Dionisio Ramos Montero.—Dieziocho, número 61, altos.

Bolivia

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Heriberto Gutierrez.—16 de Diciembre de *1889*.—Dieziocho, número 39.

Secretario, señor Claudio Pinilla.—Castro, número 45, altos.

Brasil

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don

Enrique de Barros Cavalcanti de Lacerda.—18 de Abril de *1890*. —Compañía, número 129-A.

Primer Secretario, señor Augusto Cochrane de Alençar.—Hotel Congreso.

España

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Salvador Lopez Guijarro.—20 de Abril de *1895*.—Catedral, número 113.

Secretario, señor Juan G. Du Bosc.—23 de Julio de *1894*.—Alameda, número 264.

Agregado militar, coronel, señor José Domingo de Osma, conde de Vistaflorida.—Merced, número 74.

Alemania

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Ernst von Treskow.—8 de Abril de *1892*.—Santo Domingo, número 64, altos.

República Arjentina

Encargado de Negocios, señor Daniel Garcia Mancilla.—2 de Noviembre de *1895*.—Vergara, número 10 A.

Perú

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don Meliton F. Porras.

Con el archivo, el segundo Secretario, señor Alberto R. Elías.—Bandera, número 32.

Estados Unidos de Norte-América

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor don

Eduardo H. Strobel.—6 de Febrero de *1893*.—Santo Domingo, número 36.

Secretario, señor C. R. Simpteins.—Santo Domingo, número 36.

Francia

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor conde Balny d'Avricourt.—14 de Abril de *1894*.—Sazie, número 60.

Secretario, señor marques Saint Aulaire.—Vergara, número 10-A.

Gran Bretaña

Ministro Residente, señor Juan Gordon Kennedy.—7 de Octubre de *1889*.—Bandera, número 34.

Encargado de Negocios, señor José W. Warburton.—2 de Marzo de *1895*.—Valparaiso.

Italia

Ministro Residente, señor conde Antonio Greppi.—2 de Julio de *1896*.

Hawai

Encargado de Negocios, señor David Thomas.—11 de Junio de *1859*.—Valparaiso.

Secretario, señor Santiago Thomas.—Valparaiso.

Béljica

Cónsul Jeneral, Encargado de Negocios, señor J. Wolters (ausente.)—20 de Setiembre de *1893*.

Jerente interino de la Legacion de Béljica, señor Luis Cousin. —15 de Junio de *1894*.—Catedral, número 259.

Suecia

Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario, señor J. M. Bolstad.—14 de Junio de *1895* (ausente.)

Rusia

Encargado de Negocios, señor baron de Küster.—10 de Abril de *1895*.—Compañía, número 108-A.

CONSULES DE CHILE EN AMERICA

Arjentina

Mendoza, cónsul jeneral, José María Ugarte Ovalle.—Corrientes, vice-cónsul, Vicente Barrios.—Salta, vice-cónsul, Emeterio Huerta.—San Rafael, vice-cónsul, Ismael Espíndola.—Buenos Aires, vice-cónsul, Ignacio Reyes Lavalle.—Neuquen (en Chosmalal), cónsul, Alberto Gándara.—Mendoza, vice-cónsul, Luis Stoppel.—San Juan, cónsul, José Francisco Esbry O.—Jujui, vice-cónsul, Demetrio Le Fort.

Bolivia

Oruro, cónsul jeneral, Casimiro Domeyko.—Çochabamba, cónsul, Carlos O. Klein.—Uyuni, vice-cónsul, Juan G. Turriaga.—Çhallapata, cónsul, Alberto Novoa Gormaz.—Sucre, vice-cónsul, Jorje Kindermann.

Brasil

Rio Janeiro, cónsul jeneral, conde de Estrella.—Paranaguá cónsul, Antonio F. de Santa Riba.—Bahía, cónsul, Federico A.

Hasselmann.—Rio Grande, cónsul, Francisco S. Barboza García.—Pará, cónsul, Ignacio Gonçalvez Pereira.—Pernambuco, vice-cónsul, Antonio J. de Amorim.—San Luis, Maranhao, vice-cónsul, Raimundo Archer da Silva.—San Francisco del Sur, vice-cónsul, Serjio Augusto Nobrega.—Pernambuco, Ajente consular, Antonio de Amorim.—Fortaleza (Estado de Ceará) cónsul, Cosme Affonso Maia.

Colombia

Honda, cónsul, Francisco Vengoechea.—Cartajena, cónsul, Enrique Roman.—Barranquilla, cónsul, Benjamin Tavares Senior. —Panamá, cónsul, Jerónimo Ossa.—Bogotá, cónsul, Cárlos Putman.—Tumaco, vice-cónsul, Florentino Pinillas.—Panamá, vice-cónsul, Juan Ehrman.

Costa Rica

San José, cónsul, Julio Piza.

Ecuador

Guayaquil, cónsul jeneral, Guillermo Higgins.—Quito, cónsul, José Miguel Gonzalez.

Estados Unidos de Norte-América

Nueva York, cónsul jeneral, Federico A. Beelen.—California, cónsul jeneral, Manuel Luco.—Filadelfia, cónsul, Eduardo Shippen.—Portland, cónsul, Fernando J. Ewald.—Boston, cónsul, Horacio N. Fisher.—Savannah, cónsul, Roberto B. Reppard.—Port Towsend, cónsul, I. A. Bartlett, vice-cónsul, Oscar Klocker.—Baltimore, cónsul, R. J. Leupold.—California, vice-cónsul, Walter D. Catton.—Chicago, vice-cónsul, M. J. Steffens.—Tacoma, vice-cónsul, J. Tennant Lteeb.

Guatemala

Guatemala, cónsul, Luis S. Andreu.

Haití

Haití, cónsul, Charles d'Aubigny.

Nicaragua

Granada, cónsul, Enrique Guzman.

Perú

Callao, cónsul jeneral, Guillermo P. Robinet.

San Salvador

Santa Ana, cónsul, Rafael Mesa Ayau.—San Salvador, vice-cónsul, Federico Mejía.—Acajutla, vice-cónsul, Mauro Aguilar.

Uruguai

Montevideo, cónsul jeneral, Matías Alonso Criado.

Venezuela

Ciudad Bolívar, cónsul, Andres Jesus Montes. — Caracas, cónsul, Jacobo E. Pardo.

Paraguai

Paysandú, vice-cónsul, Juan C. Soto.

CÓNSULES DE CHILE FUERA DE AMÉRICA

Alemania

Stuttgart, cónsul, Cárlos Krauss. — Bremen, cónsul, Juan Sosat.—Stettin, cónsul, Cárlos Boden.—Hannover, cónsul, H. Brunswig.—Franckfort sobre el Mein, cónsul, Mauricio Budge.—Dresde, cónsul, Alberto Engelmann.—Nuremberg, cónsul, Rudolfo Birckner.—Hamburgo, cónsul, Adolfo Schwartz.—Wiesbaden, cónsul, Alfredo Bohle.—Leipzig, cónsul, Cárlos Strathmann.—Hamburgo, vice-cónsul, Jorje Burmeister.— Colonia, cónsul, Roberto Lühdorf.—Berlin, cónsul, Herrmann Schmidt. —Vice-cónsul, Ernesto Münchmeyer.

Austria-Hungría

Fiume, cónsul, Juan Minach.—Viena, cónsul, F. X. Kastmayr. —Trieste, vice-cónsul, Domingo Cárlos Idone.

Béljica

Bruselas, cónsul jeneral, Vicente del Sol i Veyan.—Gante, cónsul, Adolfo Braseeur.—Bruges, cónsul, Jerardo Vlietinck Van Loo.—Lieja, cónsul, Mateo Closset.—Amberes, cónsul, J. Luis Dekkers.—Bruselas, cónsul, Cárlos Legrand.—Amberes, vice-cónsul, Alfredo Schuchard.

Dinamarca

Copenhague, cónsul jeneral, Pedro M. Wessel.—Copenhague, cónsul, Teodoro Green.—Aalborg, vice-cónsul, Baltasar Worm.

España i posesiones de Ultramar

Madrid, cónsul, Cárlos Fernandez Vicuña, vice-cónsul, Luis Lamaña.—San Sebastian, cónsul, Alfredo Laffite.—Valencia, cónsul, José de Llano i White.—Bilbao, cónsul, Juan Bailey Davies.—Vigo, cónsul, Antonio Lopez de Neiro.—Irun i Pasaje, cónsul, Cándido Figueredo.—Cádiz, cónsul, Luis Perry Murphv. Barcelona, cónsul jeneral, Pedro Yuste.—Coruña, cónsul, V. Bermudez i Dominguez.—Cranada, cónsul, Emilio M. de Villena.—Santa Cruz (Tenerife), cónsul, Pedro de Forenda.—Zaragoza, cónsul, Feliciano Jimenez de Zenarbe.—Las Palmas (Canarias), cónsul, Victor Perez.—Manila, cónsul, Emilio Pastor Mora.—Málaga, cónsul, Guillermo Hernaez.—Habana (Cuba), cónsul, José Serpa i Melgares.—Santa Maria, vice-cónsul, Alfonso Sancho.—Málaga, vice-cónsul, Eujenio Castañer.—Valencia, vice-cónsul, Enrique Llausas.—Barcelona, cónsul, Alejandro M. Pons.—Córdoba, vice-cónsul, Antonio Caro Fresneda. —Valladolid, vice-cónsul, Narciso Mercado.—Jerez de la Frontera, vice-cónsul, Sebastian Romero i Orbaneja.—Madrid, vice-cónsul, Luis Garrouste.—Santa Pola (Alicante), ajente consular, Antonio Erades.—Arrecife de Lanzarotte, ajente consular, Exequiel Morales.—Santander, cónsul, Anjel Lamera.—Vinaroz, vice-cónsul, Leopoldo Guerol.—Malcon, cónsul, Pedro Taltavull.

Francia i posesiones de Ultramar

Paris, cónsul jeneral, Ambrosio Aldunate Ugarte.—Marsella, cónsul, Alberto Armand.—Burdeos, cónsul, Cárlos S. Ducaud. —Bayona, cónsul, Camilo Molinié.—Papeete (Tahiti), cónsul, A. Goupil.—Dunquerque, cónsul Félix Bayart.—Paris, cónsul, Juan N. Irarrázaval.—Tolon, cónsul, Augusto Laville.—Cheburgo, cónsul, Leon Lévastois.—Havre, cónsul, Constant L. Berjeraut.—Cett, vice-cónsul, Juan Comolet.—Marsella, vice-cónsul, Gustavo Lachamp.—Niza, vice-cónsul, Enrique Bernard Atta-

noux.—Limoges, vice-cónsul, Julio Tardieu.—Burdeos, vice-cónsul, Jorje Momus.—Havre, cónsul, Cárlos S. Ducaud.—Lyon, vice-cónsul, José Guinet.—La Rochela, ajente consular, Samuel Meyer.—Saint-Nazaire, cónsul, Rosendo Blanco.

Gran Bretaña i posesiones de Ultramar

Sydney (Australia i Nueva Zelanda), cónsul jeneral, Guillermo E. Eldred.—Montreal (Canadá), cónsul, Jorje Day.—Glasgow, cónsul, Guillermo R. Cruickshank.—Kingstow (Jamaica), cónsul, James Gall.—Belfast, cónsul, Alejandro Bullock.—Liverpool, cónsul, Tomas Coeckbain.—Jibraltar, cónsul, Juan Abrines.—Alifax (Nueva Escocia), cónsul, W. Winfield Bonnyn.—Leith, cónsul, Alejandro Blackwood.—Edimburgo, cónsul, Patrik Blair.—Queenstown i Cork, cónsul, James W. Scott.—Malta, cónsul, Cárlos Micalle Eynaud.—Quebec (Canadá), cónsul, Oviedo Frechette.—Branfort (Çanadá), cónsul, Cárlos A. Waterous.—Lóndres, cónsul, Arturo G. Kendall.—Bombay, cónsul, Otto Schiller.—Dublín, cónsul, Tomas Aliaga Kelly.—New Castle (N. S. W.), cónsul, Herberto Roberto Cross.—Adelaida (Australia del Sur), cónsul, Federico Wright.—Swansea, cónsul, W. M. Jones.—Sydney, cónsul, José Horacio Mora.—Hong-Kong, cónsul, Roberto G. Schewan.—Melbourne, cónsul, Walter Fitzgerald Moore.—Southampton, cónsul, Federico G. Tubbs.—Vancouver (Columbia británica), cónsul, Máximo P. Morris.—Port Stanley (Islas de Falkland), cónsul, Andrew E. Baijlon.—Sheffield, cónsul, Alejandro Wilson.—Cardiff, vice-cónsul, Cárlos W. Ingram.—Bristol, vice-cónsul, Guillermo Smith.—Manchester, vice-cónsul, Ricardo Möller.—New Castle on Tyne, vice-cónsul, Simon R. Fraser.—Falmouth, vice-cónsul, J. G. Cox.—Hull, vice-cónsul, Cordon R. Sanderson.—Aberdeen, vice-cónsul, Guillermo Leslie.—Dundee, vice-cónsul, Jorje G. Keiller.—Birmingham, vice-cónsul, W. Wyley Lord.—Sheffield, vice-cónsul, Walter Ibbostson.—Plymouth, vice-cónsul, Cárlos A. Fox.—Fleetwood (Lancashire), vice-cónsul, F. M. Wearing.—Bradford,

vice-cónsul, Cárlos W. Dunlop.—Glasgow, vice-cónsul, Juan C. Rogers.—Newport i Albercan (Monmouthshire), vice-cónsul, Juan Wyndam Beynon.—Milford, vice-cónsul, Jorje Stewart Kelway.—Grimsby, vice-cónsul, Tomas Sutcliffe.—Brantfort, vice-cónsul, Cárlos A. Waterous.—Liverpool, vice-cónsul, Jorje B. Allardice.

Hawai

Honolulu, cónsul, Julius Hoting.

Holanda

Amsterdam, cónsul, J. Kuinders.—Rotterdam, cónsul, José D. Kuyper.

Italia

Roma, cónsul jeneral, Joaquin Santos Rodriguez.—Florencia, cónsul, Gustavo Testa.—Brindisi, cónsul, T. F. Guadalupi.—Savona, cónsul, Anjel F. Bruno.—Milan, cónsul, Santiago Brivio.—Nápoles, cónsul, Eduardo del Pozzo.—Ancona, cónsul, Augusto Paradissi.—Jénova, cónsul, Nicolas Brignardello.—Cagliari, cónsul, Juan Bautista Ravena.—Palermo, cónsul, Ignacio Fiorio.—Liorna, cónsul, Juan R. Zar.—Mesina, cónsul, Federico Sofio.—Civita Vecchia, vice-cónsul, Cárlos Cancellieri.—Spezzia, vice-cónsul, Pablo Crozza.—Turin, vice-cónsul, Cárlos G. F. d'Allassio.—Carrara, vice-cónsul, Ariodante Casoni Tacca.—Catania, vice-cónsul, Vicente Tenerelli.—Roma, vice-cónsul, José Santos Rodriguez.—Bari, vice-cónsul, Vito Antonio del Cagno.—Mesina, cónsul, Federico Safio.—Venecia, cónsul, Conde Alberto Valier.

Principado de Mónaco

Mónaco, cónsul, Aymard Donève.

Noruega

Christianía, cónsul, Justo Hansen.—Christianssand, cónsul, Hans Cárlos Johnson.

Portugal i posesiones de Ultramar

Lisboa, cónsul, Antonio J. de Oliveira.—San Vicente (Isla de Cabo Verde), cónsul, Juan B. Leportier.—Porto, cónsul, Alfredo de Lemhos Malheiro.—Fayal (Azores), vice-cónsul, Miguel A. da Silveira.—San Miguel (Azores), vice-cónsul, Joaquin Alvarez Cabral.

Suecia

Stockolm, cónsul, Eduardo Lindström.—Göteborg, vice-cónsul Oscar Wädstrom.—Stockolm, ajente consular, Frithgof Joham Hansen.

Suiza

Surich, cónsul, José G. Hagnauer.

Rusia

San Petersburgo, cónsul, Julio Jalenkowsky.

CONSULES ESTRANJEROS EN CHILE

Alemania

Santiago, cónsul, Alberto Yunge.—Concepcion, cónsul, Woirad Schumacher.—Tacna, cónsul, Luis Koch.—Valparaiso, cónsul,

Maximiliano von Loehr.—Iquique, cónsul interino, Cárlos Colsman.—Valdivia, cónsul, Reinaldo Fuchslocher.—Antofagasta, cónsul, Gustavo Krumsieck.—Puerto Montt, vice-cónsul, Jorje Grebe.—Osorno, vice-cónsul, Ricardo Kraushar.—Coronel, vice-cónsul, Ludwig Jacogsen.—Punta Arenas, vice-cónsul, Rodolfo Stubenrauch.—Arica, ajente consular, Alexandre Visscher von Gaasbek.—Taltal, cónsul, Cárlos Juan von Ewald.—Pisagua, vice-cónsul, Clar Ciecke.

Arjentina

Valparaiso, cónsul jeneral, Manuel A. Cuadros.—Vallenar, cónsul, David Alfaro.—Tacna, cónsul, Emilio Zapata i Espejo. —Atacama, cónsul, Jerman A. Doering.—Copiapó, cónsul, Samuel Sayago.—Punta Arenas, cónsul, Santiago Damirzzio.—Valdivia, cónsul, Guillermo Manns.—Angol, vice-cónsul, Manuel Bunster.—Caracoles, vice-cónsul, Belisario Medina.—Victoria (Malleco), cónsul, Miguel V. Estol.—Valparaiso, vice-cónsul, Alberto Echegarai.—Valparaiso, cónsul, Santiago Danuzzi.

Austria-Hungría

Valparaiso, cónsul jeneral, Nicolas F. Linich.—Puerto Montt, cónsul, Oton Roestel.—Iquique, cónsul, Cárlos Colsman.—Arica i Tacna, consul Alfredo Zizold.

Béljica

Santiago, cónsul jeneral, J. Wolters (reemplazado por don Luis Cousin).—Valparaiso, cónsul, J. Martin Grisar.—Tacna, cónsul, G. Calderon.—Arica, vice-cónsul, Ed. Wicktendall.—Coquimbo, vice-cónsul, S. Hadida.—Iquique, cónsul, Eduardo Vijil.

Bolivia

Valparaiso, cónsul, Filiberto Herrera; vice-cónsul, H. Jabri. —Pisagua, cónsul, Juan James.—Tacna, cónsul, Victor M. Bustillos.—Iquique, José M. Guachalla.

Estados Unidos del Brasil

Valparaiso, cónsul jeneral, Eduardo Drolhe Fasciotti.—Constitucion, vice-cónsul, Felipe de la Fuente.—Santiago, vice-cónsul, Juan Soares Barbosa.—Caldera, vice-cónsul, Julio Scheffler.—Talcahuano, vice-cónsul, Cárlos Alvarez Condarco.—Valparaiso, vice-cónsul, Gustavo A. Oehninger.—Iquique, vice-cónsul, Alberto Molfino.—Coronel, vice-cónsul, Juan Ebenezer Jones.—Lota, vice-cónsul, Herbert Maguira.—Talcahuano, ajente consular, John O. Smith.

Colombia

Valparaiso, cónsul, Evaristo Soublete.—Iquique, cónsul, Augusto V. Palastri.—Santiago, cónsul, Pedro A. Torres.

Costa Rica

Valparaiso, cónsul, Luis M. Cerveró.—Santiago, cónsul, Roberto Eyzaguirre.

Dinamarca

Concepcion, cónsul, Alfredo Schovelin.—Valparaiso, cónsul, Jorje Schröder.—Talcahuano, vice-cónsul, Pedro Schmhor.—Iquique, vice-cónsul, Pedro Yensen.

Ecuador

Coronel, cónsul, A. Franklin.– Arica, cónsul, Marcos J. Aguirre.—Talcahuano, vice-cónsul, W. Kenilworth.—Valparaiso, cónsul, Ignacio Baca.—Iquique, cónsul, Anjel M. Ubillús.

España

Valparaiso, cónsul jeneral, Ramon Fernandez de la Reguera. —Tacna i Arica, vice-cónsul, Antonio Martinez de Silva.—Iquique, vice-cónsul, Anjel Vicetts.—Valparaiso, vice-cónsul, Antonio Alcalá Galiano.—Tacna i Arica, vice-cónsul, P. Lapeyra.—Concepcion, vice cónsul interino, José Santos Mardones.—Valdivia, vice-cónsul, Eduardo Vallejo.—Antofagasta, vice-cónsul, Luis Barrau. –Antofagasta, Cobija i Tocopilla, ajente consular, Juan Castilla.—Pisagua, ajente consular, Antonio Lacalle. –Punta Arenas, vice-cónsul, José Melendez i Melendez.—Iquique, vice-cónsul interino Juan Dastres.

Estados Unidos de Norte-América

Coquimbo, cónsul, William C. Tripler.—Talcahuano, cónsul, John E. Van Ingen.—Iquique, cónsul Joseph W. Merriam.—Valparaiso, vice-cónsul Augusto Möller.—Iquique, vice-cónsul, Máximo Rosenstock.– Caldera, ajente consular, Juan C. Morong.—Arica, ajente consular, Richard Schubering.—Valparaiso, cónsul, James M. Dobbs.—Antofagasta, vice-cónsul, Cárlos C. Green. - Coronel, ajente consular, Guillermo Taylor.— Punta Arenas, ajente consular, Moritz Braun.

Estados Unidos de Venezuela

Santiago, cónsul, José Abraham Perez.—Valparaiso, cónsul, Evaristo A. Soublete.

Francia

Valparaiso, cónsul, Alescio Julio Lefaivre.—Talcahuano, ajente consular, Pablo Merlet.—Coquimbo i Serena, ajente consular, Ulises Baron.—Valdivia, ajente consular, Alejandro Lacoste.—Punta Arenas, ajente consular, Juan Blanchard.—Arica i Tacna, ajente consular, Guillermo Desplas.—Iquique, ajente consular, Ernesto de Lapeyrouse.—Pisagua, ajente consular, Justino Taurignan.—Antofagasta, ajente consular, Jorje Hanriot.—Traiguen, ajente consular, Edgard Cosme.—Chillan, Alfonso Constant.

Gran Bretaña

Valparaiso, cónsul jeneral, James Hayes Sadler.—Carrizal Bajo, vice-cónsul, Juan King.—Antofagasta, vice-cónsul, Juan Barnett.—Lota, vice-cónsul, Matthew J. Wilson.—Tocopilla, vice-cónsul, W. H. Williams.—Punta Arenas, vice-cónsul, Rodolfo, Stubenrauch.—Caldera, vice-cónsul, H. Bearley.—Santiago, vice-cónsul, Federico Kerr.—Coronel, vice-cónsul, Alfredo J. Franklin.—Valparaiso, vice-cónsul, Juan Eduardo Croker.—Talcahuano, vice-cónsul interino, Carlos Mackay.—Arica, vice-cónsul, David Simpson.—Caleta Buena, vice-cónsul, Jeorge P. James.—Iquique, cónsul, Herbert Herbey.—Coquimbo, cónsul, Enrique Juan Archer Williams Stagno Navarra.—Tomé, vice-cónsul, Mark Savery Pasmore.—Traiguen (para Malleco i Cautin) vice-cónsul, Francisco Anderton.

Guatemala

Valparaiso, cónsul, Arturo Gutierrez Cobo.

Holanda

Valparaiso, cónsul jeneral, Julio M. Grisar.—Valdivia, vice-

cónsul, Cárlos Roepke.—Valparaiso, ajente consular interino, Federico Elzinger.—Talcahuano, cónsul, Jacobo Kraus.

Italia

Santiago, vice-cónsul, Luis Pagnoni.—Valparaiso, vice-cónsul, Carlos Felipe Serra.—Tacna i Arica, ajente consular, J. Raffo. —Iquique, ajente consular, Alberto Morfino. —Concepcion, ajente consular, Enrique Roberti.—Iquique, ajente consular, Godofredo Bollo.—Punta Arenas, ajente consular, Maximo Gilli.

Méjico

Valparaiso, cónsul, David Williamson.

Paraguai

Santiago, cónsul, Agustin Viollier. —Valparaiso, cónsul, Gustavo Oehninger.

Perú

Valparaiso, cónsul jeneral, Enrique Oyanguren.—Iquique, cónsul jeneral, Manuel María Torero.—Concepcion, cónsul, José M. Soffia.—Caldera, cónsul, Enrique Beazley.—Carrizal Alto i Carrizal Bajo, vice-cónsul, Manuel D. Castillo.—Antofagasta, vice-cónsul, Jorje R. Barnett.—Pisagua, vice-cónsul, David Cavello.—Talcahuano, vice-cónsul, Pablo Merlet.—Tomé, vice-cónsul, Lorenzo Hinrichsen.—Santiago, vice-cónsul, Juan P. Paz Soldan.—Tocopilla, vice-cónsul, Octavio Cevallos. Talcahuano, vice-cónsul, Aureliano Morla.—Coquimbo, vice-cónsul, Oscar La Porte.—Antofagasta, vice-cónsul, A. Reynoso.—Iquique, cónsul, Daniel E. Pereira; vice-cónsul, Cárlos A. Hesse.

Portugal

Valparaiso, cónsul jeneral, Antonio Ferreira.—Lota i Coronel,

vice-cónsul, Alfonso Coppelli.—Punta Arenas, vice-cónsul, Carlos Heede.—Talcahuano, vice-cónsul, F. J. Urmeneta.—Valparaiso, vice-cónsul, Enrique Ferreira.—Iquique, vice-cónsul, Ednardo Bierwirth.

Rusia

Valparaiso, cónsul, Héctor Beéche.—Valparaiso, cónsul jeneral, baron Anatole de Küster.

Salvador

Valparaiso, cónsul, Luis A. Noguera O.—Santiago, cónsul, Pedro Pablo Figueroa.

Suecia i Norruega

Valparaiso, cónsul jeneral, Bruno Mohr.—Talcahuano, vice-cónsul, Guillermo Cox.—Antofagasta, vice-cónsul interino, Federico Köster.—Coronel, vice-cónsul interino, Jorje Gustavo Granfelt.—Iquique, vice-cónsul interino, Pedro Jensen.—Caldera, vice-cónsul interino, Tomas Siggelkow.

Suiza

Valparaiso, cónsul jeneral, Juan Ulrico Zürcher.—Malleco i Cautin, vice-cónsul, Luis Moren.—Traiguen, vice-cónsul, Celestino Breganti.—Valparaiso, vice-cónsul, Luis E. Simm.

Uruguai

Santiago, cónsul jeneral, José C. Arrieta; cónsul, Agustin Giollier.—Valparaiso, cónsul, Lorenzo B. Hill.—Punta Arenas, vice-cónsul, Alberto A. Montaldo; cónsul, Alberto Suarez.



ADICION

Disposiciones publicadas durante la impresion de la obra

Jiros de letras de los Ajentes Diplomáticos contra la Legacion en Francia.—Se establece sean autorizados por el Ministerio salvo que se destinen a satisfacer los gastos que se indican.

Santiago, 15 de Octubre de 1896.

Siendo indispensable regularizar la forma en que los ajentes diplomáticos de la República se proveen de fondos para cubrir los desembolsos que efectúan con cargo al presupuesto del Ministerio de Relaciones Esteriores,

Decreto:

1.° Los jiros de letras que hagan los ajentes diplomáticos de la República contra la Legacion en Francia, deberán ser autorizados previamente por el Departamento de Relaciones Esteriores.

Esceptúanse de esta disposicion los jiros destinados a satisfacer los gastos que se indican en seguida:

a) Los que tengan por objeto cubrir sueldos, asignaciones i demas egresos consultados en partidas de gastos fijos del presupuesto de dicho Ministerio;

b) Los que se refieran al pago de cuentas orijinadas por servicio telegráfico;

c) Los que estén destinados a pagar el importe de los pasajes marítimos de regreso al pais, de conformidad con el artículo 11 de la lei de 12 de Setiembre de 1883.

d) Los que tengan por objeto abonar los sueldos i gratificaciones que, de acuerdo con el artículo 5.° de la citada lei, corresponden a los adictos militares que estén al servicio de las legaciones.

2.° La Legacion de Chile en Francia, en su calidad de oficina pagadora, i salvo los casos determinados en el artículo precedente, no cubrirá jiro alguno hecho por los ajentes diplomáticos de Chile, sin recibir previamente autorizacion del Ministerio de Relaciones Esteriores.

Tómese razon, rejístrese, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Enrique De-Putron.

Nota.—Véase el Título III del Capítulo I.

Contabilidad de la Legacion en Alemania.—Se crea el cargo, de oficial-contador con el sueldo de ochocientas libras anuales i se designa la persona que debe servirlo.

Santiago, 28 de Octubre de 1896.

Vista la nota número 702, de fecha 27 del corriente del señor Ministro de Hacienda, de la cual aparece:

1.° Que es indispensable atender al mejor arreglo del servicio de Tesorería en la parte relativa a las operaciones que se efectúan en el estranjero, las cuales han alcanzado un estraordinario desarrollo;

2.° Que hai manifiesta utilidad en arbitrar algun medio que regularice la forma i simplifique el mantenimiento de aquellas operaciones, de manera que ajustándolas a las disposiciones de la lei de 20 de Enero de 1883, se eviten las frecuentes dificultades a que ellas dan lugar en la preparacion de la cuenta jeneral de inversion;

3.° Que el considerable aumento de esas operaciones han hecho necesario que la Legacion de Chile en Francia contrate estraordinariamente un contador ausiliar cuyos servicios son remunerados con cuarenta libras esterlinas mensualmente;

4.° Que para allanar los tropiezos señalados, es conveniente comisionar a alguna persona que, por su preparacion en la meteria de que trata, pueda dejar establecida definitivamente la forma en que deben manejarse las operaciones i rendirse las cuentas de nuestro servicio en el estranjero; i

5.° Que el señor don Alejandro Delgado, sub-director de contabilidad, como jefe inmediato de ese servicio, se encuentra en situacion de apreciar con perfecto conocimiento las necesidades que se deben sentir i las medidas de contabilidad que deben adoptarse.

Haciendo uso de la autorizacion que me confiere el artículo 13 de la lei de 12 de Setiembre de 1883,

He acordado i decreto:

Créase el empleo de oficial-contador de Chile en Alemania con el sueldo anual de ochocientas libras esterlinas, i nómbrase para que lo desempeñe al señor don Alejandro Delgado.

El nombrado prestará sus servicios por el tiempo i de acuer-

do con las instrucciones que determine el Ministerio de Hacienda.

Tómese razon, rejístrese i comuníquese.

ERRÁZURIZ

Enrique De-Putron.

Nota.—Véase la del número anterior.

Legacion en Francia.—Se le encarga el servicio del empréstito internacional i el del Ferrocarril de Coquimbo.

Santiago, 13 de Noviembre de 1896.

Considerando que los bonos del empréstito llamado internacional se encuentran en poder de personas que residen en Europa i que igual cosa sucede con los bonos emitidos para pagar el precio del Ferrocarril de Coquimbo, lo que hace conveniente radicar la cuenta del servicio de estos empréstitos, su sorteo, amortizacion i pago de intereses en la Legacion de Chile en Francia con economía para el Fisco i con ventaja para los tenedores de bonos,

He acordado i decreto:

El servicio del empréstito internacional i el del Ferrocarril de Coquimbo se hará en lo sucesivo por la Legacion de Chile en Francia.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

José Francisco Fábres.

Enganche de marineros.—Se dicta el Reglamento jeneral de enganche.

Santiago, 17 de Noviembre de 1896.

En vista de estos antecedentes,

He acordado i decreto el siguiente

Reglamento jeneral de enganche

TÍTULO I

Oficinas de enganche

Art. 1.° Los armadores o capitanes tienen entera libertad para la organizacion de sus equipajes; pero deberán contratarlos por las oficinas de enganche establecidas legalmente, i no podrán embarcar mas marineros que los que permite la lei.

Las oficinas de enganche a que se refiere el inciso anterior i el 63 de la lei de Navegacion, tendrá su asiento en Valparaiso, como oficina jeneral i en los demas puertos esas funciones serán desempeñadas por los capitanes de puerto.

Art. 2.° La oficina jeneral de enganche en Valparaiso, como oficina central de este ramo de la administracion, estará bajo la dependencia de la Comandancia Jeneral de Marina i a cargo del siguiente personal:

Un jefe de la Armada, como jefe de ella.

Un cirujano de la Armada.

Un escribiente de 1.ª clase, como oficial encargado de la estadística.

Un escribiente de 2.ª clase, como oficial interventor.

Un portero de 2.ª clase.

Art. 3.° La oficina jeneral de enganche será la encargada de llevar la estadística jeneral del movimiento del litoral de la Re-

pública, para cuyo efecto las capitanías de puerto remitirán mensualmente a la Comandancia Jeneral de Marina los cuadros de embarque i desembarque que hayan habido i nómina de las deserciones ocurridas.

Art. 4.° A las oficinas de enganche se les proveerá de los siguientes libros, rayados i rotulados conforme a los modelos que se acompañan:

Embarque, desembarque, rejistros de libretas, desertores i de los que tengan impedimento para embarcarse, ajencias de embarque de marineros i casas de alojamiento.

Ademas se les proveerá de los siguientes impresos:

1.° Contratos, segun las disposiciones legales i los usos que son de estilo en la navegacion.

2.° Contratos, en que los capitanes de buques se obliguen a repatriar a marineros nacionales que hubiesen embarcados.

3.° Libretas, en que consten todos los datos que se consignan en el libro de rejistro de libretas i a mas copia de sus contratos i licenciamiento, en lo que intervendrá la autoridad competente en el estranjero.

Art. 5.° En la oficina jeneral de enganche se llevará, ademas de los libros e impresos anteriores, los siguientes especiales para la Armada Nacional i que serán proveidos por el Estado.

Copiador de filiaciones, Rejistro de desertores, Licenciados por inutilidad absoluta u otras causas i espulsados del servicio, Estadística jeneral, oficios e informes i filiaciones.

Art. 6.° La oficina jeneral de enganche tendrá un sello especial, de forma circular, que llevará en la parte superior la inscripcion: *Oficina jeneral de enganche de marineros*, en el inferior, *República de Chile*, i en el centro *Valparaiso*.

En las demas oficinas marítimas de la República se usará el sello de la Capitanía de Puerto.

Art. 7.° Tanto en la oficina jeneral de enganche, como en las oficinas marítimas, se cobrará como único emolumento, un peso por el valor del contrato de cada marinero que se embarque en

buque mercante i cincuenta centavos por cada libreta que entregue la oficina.

Art. 8.° Este embarque de jente de mar se hará por intermedio de las ajencias para embarque de marineros, autorizadas por la Comandancia Jeneral de Marina, conforme a lo que dispone el presente Reglamento i por las oficinas de enganche a solicitud del comandante, capitan o armador.

Si el embarque se hiciera sin intervencion de la ajencia de embarque, la responsabilidad de ésta corresponde a la oficina de enganche.

TÍTULO II

Enganche i reemplazo de jente de mar para el servicio de la Armada Nacional

Art. 9.° La jente de mar para el servicio esclusivo de los buques de la Armada, será contratada por la Oficina Jeneral de Enganche en la capital del Departamento de Marina a peticion del jefe del Depósito, de que trata el título III.

Se esceptúan de esta regla los maestres de víveres i los despenseros que son nombrados por el comisario de Marina en conformidad al Reglamento de cuenta i razon, los sarjentos de mar de primera clase i las plazas de policía que se contratarán ante la Mayoría Jeneral del Departamento, con inscripcion en la Ofina Jeneral de Enganche.

Art. 10. El Fisco abonará por toda remuneracion al enganchador de la oficina, dos pesos por cada individuo que presente i sea aceptado.

El enganchador será nombrado por la Comandancia Jeneral de Marina, a propuesta del jefe de la Oficina Jeneral de Enganche.

Art. 11. El pago de esta remuneracion se hará por la Comisaría de Marina en virtud del decreto de la Comandancia Jeneral, puesto en la relacion de los contratos que deberá presentar la Oficina de Enganche.

Art. 12. Fuera de la capital del departamento los buques solo podrán contratar las plazas de cabo de mar i grumetes que necesiten para completar sus respectivas dotaciones, o para el servicio jeneral de los buques, si a este efecto hubieren sido especialmente autorizados.

Los contratos que en tales casos se celebren, serán autorizados por los comandantes a presencia de dos testigos, i se sujetarán en todo lo demas a las prescripciones de este Reglamento.

Art. 13. Los contratos para servir en los buques de la Armada serán por el término de tres años, con escepcion de los individuos de la servidumbre, que no podrán contratarse por mas de un año, i los músicos, que podrán hacerlo por uno, dos o tres años, segun mas les convenga.

Art. 14. Las plazas de dotacion de las secciones anexas al servicio de la Armada, serán contratadas por sus respectivos jefes por el término de un año a presencia de dos testigos. Se prohibe destinar a estas secciones individuos contratados por tres años para los buques, sino de un modo accidental i en casos especiales que calificará la Comandancia Jeneral de Marina.

Los contratos en todo caso deberán estenderse ante la Oficina Jeneral de Enganche a peticion de los jefes respectivos.

Art. 15. No podrán ser contratados para el servicio jeneral de la Armada, los que tengan ménos de dieziseis o mas de cincuenta i cinco años de edad.

Los que estando en servicio llegaren a la edad de sesenta años, serán licenciados absolutamente i retirados a inválidos, segun los casos.

Art. 16. Tampoco podrán ingresar al servicio, los que no hayan sido vacunados i los que tengan algun defecto físico o constitucion incompatible con la vida del mar.

Las enfermedades que inhabilitan para entrar al servicio del mar, son, en jeneral, las siguientes:

I. Enfermedades agudas de cualquiera clase que sean.

II. Caquexias, constitucion débil, heredada o adquirida.

III. Toda afeccion crónica o resultados de lesiones que afec-

ten periódicamente, como ser: demencia, locura, enfermedades de la cutis, curvatura anormal del ráquis.

IV. Toda deformidad o defecto físico.

V. Miopía, presbitismo i toda afeccion o defecto de la vista.

VI. Sordera i afecciones del oido.

VII. Catarro nazal crónico, pólipos.

VIII. Tartamudez o defectos notables de la voz.

IX. Sarcócele, hidrócele, varicocele, fístulas, úlceras crónicas.

X. Hernia.

XI. Sífilis en actividad o rebelde al tratamiento.

Art. 17. Con el objeto de asegurar el exacto cumplimiento de lo dipuesto en el artículo anterior, ningun individuo podrá ser contratado sin que preceda el certificado del cirujano en jefe de Enganche, en la capital del departamento i de los cirujanos de los buques o médicos de ciudad, fuera de ella, que acrediten su aptitud para el servicio.

Art. 18. Se requiere tambien, para poder ser contratado, el certificado de competencia profesional de que trata el artículo 44.

Art. 19. Todos los contratos de que hablan los artículos anteriores, serán necesariamente sometidos a la aprobacion de la Comandancia Jeneral de Marina, sin cuyo requisito no serán válidos.

La aprobacion deberá solicitarse por el jefe del depósito, por los comandantes de los buques i por los jefes de las secciones anexas al servicio de marina, segun corresponda, acompañándose a los respectivos pedimentos, los contratos orijinales i los certificados-médicos i de competencia profesional de que tratan los artículos 17 i 18.

Aprobados los contratos por la Comandancia Jeneral de Marina, serán anotados en la Mayoría Jeneral del Departamento i devueltos al depósito, buques o secciones, con la respectiva órden de embarque.

Art. 20. A los sub-oficiales i sarjentos de mar de primera clase, una vez contratados en la forma prescrita en este Regla-

mento, se les espedirá por la Comandancia Jeneral de Marina un nombramiento que les sirva de título profesional.

Art. 21. Los carpinteros i calafates que ingresen al servicio de la Armada, deberán llevar las herramientas que fueren necesarias para el ejercicio de su profesion a bordo.

Art. 22. El sueldo de las tripulaciones de los buques de la Armada se pagará en las épocas i con las formalidades prevenidas por las disposiciones que rijan sobre esta materia.

Los comandantes de los buques que se encuentran fuera de la capital del departamento podrán, no obstante, disponer, segun las conveniencias del servicio, que no se paguen los ajustes de tripulaciones por uno o mas meses, de cuya determinacion dará cuenta en primera oportunidad a la Comandancia Jeneral de Marina, espresando las causas que la haya motivado.

Art. 23. Todos los contratos para el servicio de los buques de la Armada, sea cual fuere el tiempo de su contrato, tendrán derecho al anticipo de un mes de sueldo que les dará el Depósito, una vez espedida la órden de embarco por la Mayoría Jeneral del Departamento.

Este anticipo les será descontado por partes iguales en los cuatro primeros meses del servicio.

Art. 24. Los individuos contratados por tres años tendrán tambien derecho, al terminar su contrato, a una gratificacion equivalente a un mes de sueldo de la clase que en esa fecha desempeñen.

Si el contratado falleciere en enfermedad contraida en el servicio, despues del primer año de su contrato, la gratificacion de un mes de sueldo de que habla el inciso anterior, se le abonará en virtud de decreto supremo a su viuda e hijos menores, i a falta de viuda e hijos, a su madre-viuda.

Art. 25. Las plazas de grumete a cabo de mar inclusive, contratadas por tres años, tendrán ademas derecho a las siguientes prendas de uniforme i equipo que se les dará gratis por el Depósito en las épocas i formas prevenidas es el artículo 57.

Cabos de mar, marineros i jente de máquinas.

Un colchon.
Una frazada gruesa.
Un pantalon paño de primera.
Un id. de sarga.
Un id. de brin.
Una camisa de sarga, falda larga.
Una id. id., falda corta.
Una id. id. dril (librea) falda larga.
Una id. id. id. (id) id. corta.
Una camiseta de franela.
Un ambo de lona para el trabajo.
Dos cuellos azules.
Una gorra de paño.
Un sombrero de palma.
Dos cintas para gorra.
Una corbata.
Un par botines para usar con polainas.
Una navaja con rabisa.
Un saco para guardar ropa.
Una funda para colchon.
Dos id. para gorra.
Un plato de laton.
Un jarro de id.
Una cuchara de id.
Un juego de escobillas para ropa, zapatos i coy.

Músicos

Un dorman de paño azul.
Un pantalon de paño.
Un chaleco de id.
Un dorman blanco de brin.

Un pantalon de brin.
Una gorra con visera.
Un par zapatos.
Un saco para guardar ropa.
Un colchon de lana.
Un plato de laton.
Una frazada gruesa.
Una funda para colchon.
Un jarro de laton.
Una cuchara de laton.
Un juego de escobillas para ropa, zapatos i coy.

Art. 26. Los que, terminado su contrato por tres años le renovaren por otros tres, tendrán derecho a los mismos beneficios que respectivamente les acuerden los tres artículos anteriores a los contratados por primera vez i ademas a un mes de licencia con goce de sueldo, siempre que las exijencias del servicio lo permitan.

Los que volvieren al servicio de los buques ántes de terminar el sesto mes de su licencia, serán considerados como si hubieran renovado sus contratos, contándoseles el tiempo, desde el dia en que terminó el anterior, para los efectos del mes de sueldo grátis.

Los que fueren licenciados por reduccion del personal se les considerará como si hubiesen terminado sus contratos, para los efectos de las ropas i el mes de sueldo grátis.

Art. 27. Si a juicio del comandante del buque, el que renovase su contrato por tres años, posee en buen estado el todo o parte de las prendas de uniforme i equipo que menciona el artículo 25, solo se le darán las que fueren necesarias para completarlas, abonándose las demas a los precios fijados para el Gobierno para su venta a bordo.

Art. 28. Tanto en la capital del Departamento como fuera de ella, la renovacion de los contratos se llevará a cabo por los comandantes de los buques, quedando éstos obligados a recabar la aprobacion de la Comandancia Jeneral de Marina, i a remitir

a dicha oficina los contratos orijinales, con el certificado renovado de que habla el artículo 17.

Art. 29. Los individuos que por haber terminado su contrato fuera de la capital del Departamento, no pudieren ser licenciados i quisieren al regreso del viaje continuar en el servicio renovándolos, tendrán derecho a que se les compute todo el tiempo servido en aquellas condiciones.

Art. 30. No se permitirá bajar a tierra de paseo a los individuos que hubieren devengado el mes de sueldo con cargo o que fueren deudores al buque por ropas u otras causas, salvo que con sus haberes vencidos alcancen a cubrir sus deudas, o que sean afianzados por otras personas del mismo buque, a satisfaccion del comandante.

Para los efectos del inciso anterior, los contadores de los buques presentarán al oficial del detall, los dias sábados de cada semana, una relacion de los individuos que tengan deudas pendientes en cantidad superior a los haberes que lleven devengados.

Art. 31. Todo individuo de la marinería que obtenga permiso para bajar a tierra de paseo deberá previamente depositar en lugar seguro, que designará el comandante, el saco con las prendas de uniforme que acusen los últimos estados de ropa i ademas su coy trincado, si la licencia se estendiera hasta pernoctar en tierra.

Art. 32. Toda deuda de desertores que se motive por la inobservancia de alguna de las precedentes disposiciones, será cubierta por las personas que hubieren dado orijen a ello o hubiera autorizado la salida de a bordo del individuo, sin llenar las formalidades prevenidas.

Art. 33. El licenciamiento de los individuos que hayan terminado sus contratos solo podrá llevarse a cabo estando el buque en que prestan sus servicios en la capital del Departamento, salvo que, estando fuera, sea posible atender a su reemplazo, o la Comandancia Jeneral de Marina disponga el licenciamiento.

Art. 34. Fuera de los casos previstos en el artículo anterior,

queda absolutamente prohibido la presencia a bordo de los buques de la Armada de todo individuo que no haya sido previamente contratado en la forma que dispone este Reglamento.

Art. 35. La falta de observancia de esta disposicion, así como los excesos de dotacion sin autorizacion competente, traerán como consecuencia precisa la responsabilidad efectiva del comandante, del oficial del detall i del contador del buque por el valor de los sueldos, racion i todo otro gasto en que incurra el Fisco por tal causa.

Art. 36. Los que por mala conducta fueren separados ántes de terminar su contrato o los que fueren por enfermedad no contraida en el servicio en el trascurso de los dos primeros años pagarán con sus haberes vencidos i si éstos fueren suficientes, con el producido del remate de sus prendas de uniforme i equipo el valor de las recibidas sin cargo al contratarse i las demas deudas que haya contraido; devolviéndoseles el sobrante si lo hubiere.

Cuando sus haberes i el valor del remate de sus ropas no alcanzaren a cubrir sus cargos, del saldo en descubierto se dará cuenta a la Comandancia Jeneral de Marina para que sea declarado de abono al contador, si a ella hubiere lugar.

Art. 37. Los que salgan del servicio de los buques de la Armada con buena licencia tendrán derecho a ser restituidos, por cuenta fiscal, al lugar de la República en que fueron contratados.

Art. 38. Los alumnos de las escuelas de aprendices de marineros que ingresen al servicio de los buques de la Armada despues de terminados sus estudios, tendrán derecho: al mes de sueldo, con cargo que recibirán con el primer ajuste que se le forme en el buque a que sean destinados; a las prendas de uniforme i equipo de que habla el art. 25, al terminar los primeros tres años de los seis de su compromiso para servir al Estado; i de la gratificacion de un mes de sueldo, que menciona el art. 24, una vez terminados los seis años.

Art. 39. Las prendas que los aprendices necesitan para com-

pletar el uniforme i equipo de Reglamento, a mas de las que deben recibir grátis de la escuela al ser destinados a los buques, se les dará con cargo a sus haberes.

TÍTULO III

Del depósito

Art. 40. Para llenar las bajas que ocurran en las dotaciones de los buques de la Armada, se establece un depósito de jente de mar que se instalará en un buque o el local que designe, con aprobacion del Gobierno, la Comandancia Jeneral de Marina, consultando las conveniencias del servicio.

Art. 41. En el depósito se mantendrá constantemente una reserva de jente de mar que se compondrá:

Del diez por ciento del total de plazas de cabos de mar a grumetes, consultado anualmente en la lei de presupuestos;

De una plaza de cada clase de sarjentos de armas i de mar.

Art. 42. Aparte de la reserva anterior que será destinada esclusivamente a llenar bajas, pertenecerán tambien al depósito:

1.° Los individuos enfermos que bajan a los hospitales o lazaretos en la capital del departamento o fuera de ella, debiendo observarse respecto de las bajas al hospital del departamento las formalidades establecidas en la circular núm. 45, de 1891;

2.° Los que por desarme o reduccion de las dotaciones quedaren sin colocacion a bordo;

3.° I los que por cualquiera otra causa, pero sin dejar de pertenecer a la Armada, fueren dados de baja en su buque.

Art. 43. Para el cómputo de diez por ciento de que trata el art. 41, se tomarán en cuenta: los individuos de que habla el núm. 1.° del artículo anterior cuando sean dados de alta en los hospitales o lazaretos e ingresen definitivamente al depósito; los del núm. 2.° i los del núm. 3.° que no estén en calidad de

presos o procesados i se encuentren en aptitud de prestar servicios a bordo.

Art. 44. Todo individuo que se presente a la oficina de enganche para ser contratado deberá ser remitido al Depósito para los efectos del exámen profesional.

Este exámen se practicará a pedido del jefe del Depósito en la forma siguiente:

Por el injeniero jefe de Maestranza, para los herreros, armeros, caldereros, aprendices mecánicos i mecánicos artífices.

Por el injeniero del Departamento de Torpedos, para los mecánicos torpedistas.

Por el maestro mayor de carpintería, para los carpinteros, calafates i buzos.

I para el resto de las plazas de equipajes, por el oficial que comisionare el jefe del Depósito.

El resultado del exámen debe consignarse por escrito bajo la firma del examinador i este documento servirá para aceptar o rechazar al individuo i para designar la clase en que debe ser contratado.

Art. 45. Obtenida la aceptacion del jefe del Depósito i la designacion de la plaza o empleo, la oficina de enganche procederá a estender el respectivo contrato que enviará orijinal al Depósito acompañado de los certificados de exámen i de médico.

Art. 46. El contrato será copiado en un libro especial que se llevará en el Depósito i enviado en seguida, con el respectivo pedimento i certificados ya mencionados, a la Mayoría Jeneral del Departamento para la aprobacion i embarco del contratado.

Art. 47. Una vez aprobado el contrato, se tomará razon de él en la Mayoría Jeneral i se devolverá al Depósito con la constancia respectiva i con la órden de embarco.

Art. 48. De todos los contratos orijinales así perfeccionados se formará en el Depósito un archivo especial del cual se sacarán para ser remitidos al detall del buque a que los individuos fueren destinados.

Art. 49. En el buque de destino se tomará razon de los contratos i se mantendrán en detall para ir consignando en ellos las notas de castigos, ascensos, descensos, etc.

Este documento será devuelto a la Mayoría Jeneral en los casos de licenciamientos, desercion o muerte de los contratados. En los de baja a los hospitales o trasbordo, se enviarán al Depósito o al buque en que fueren trasbordados.

Art. 50. En las renovaciones de contratos se harán nuevas filiaciones, que se enviarán a la Mayoría Jeneral con copia autorizada de los contratos anteriores que existan en el detall, con todas las anotaciones hechas en ellos hasta el dia de la renovacion, para los efectos del artículo 19.

Art. 51. De todo contrato celebrado por los comandantes de los buques fuera de la capital del departamento, la Mayoría Jeneral enviará copia autorizada al Depósito a fin de que sea anotado i rejistrado en el libro especial de que habla el artículo 46.

Art. 52. El Depósito deberá llevar tambien un libro en el que se anotarán los individuos que deserten de los buques, los que fallecieren i los que fueren espulsados del servicio, para cuyo efecto la Mayoría Jeneral deberá remitirle los antecedentes del caso.

Art. 53. Los individuos del Depósito para llenar bajas solo podrán ser destinados a los buques en virtud de las órdenes de trasbordo i con las formalidades prevenidas en la circular número 9, de 1889, que espida la Mayoría Jeneral, quedando estrictamente prohibido verificar trasbordos sin estas formalidades.

Art. 54. Por cada individuo contratado por tres años, el Fisco entregará al Depósito las prendas de uniforme i equipo designadas en el artículo 25.

Art. 55. Para este objeto el Depósito hará oportunamente los pedidos, calculados para determinado número de individuos, a fin de entregar sin demora a los contratados las prendas que deban recibir.

Agotado el pedido, se hará otro acompañando al pedimento una relacion nominal de los contratados a quienes se haya destinado la ropa anteriormente recibida.

Art. 56. Los pedimentos serán hechos a la Comandancia Jeneral de Marina, para que ésta disponga la entrega por la Comisaría de Marina.

Art. 57. De la ropa i equipo que, segun el artículo 25, abona al Fisco por cada contrato por tres años, el Comandante del Depósito entregará a los individuos lo que conceptúe indispensable para mantener la uniformidad i la decencia, reservando el resto para ser enviado al buque a que sean destinados.

Art. 58. En el buque de destino se completará a los trasbordados del Depósito las prendas de reglamento, con cargo a sus haberes.

Art. 59. A los individuos que, por la clase de su trato, no tengan derecho a ropa i equipo grátis, les dará el Depósito las prendas que fueren necesarias, con el cargo respectivo a sus haberes.

Art. 60. El jefe del Depósito tendrá la obligacion de velar con particular empeño por la instruccion militar i marinería de la jente contratada, a fin de obtener el mayor grado de instruccion posible en los que se destinen a los buques de la Armada.

Art. 61. La contabilidad del Depósito estará a cargo de un contador de primera clase, el que se rejirá en los asuntos propios de éste i en los de ajuste, revistas, trasbordos, etc., por el presente Reglamento i demas disposiciones vijentes, en la misma forma i con las mismas responsabilidades de los contadores embarcados.

Art. 62. En el Depósito se observarán las ordenanzas, decretos i reglamentos de la Armada en todo lo que sean aplicables a la especialidad de sus funciones.

Art. 63. El Depósito dependerá directamente de la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 64. Fíjese por ahora al Depósito la siguiente dotacion:

Un jefe, que lo será el comandante del buque o el de la Seccion de Marina en que funcione.

Un teniente, con cargo del detall.

Un cirujano primero.

Un contador id.

Un id. tercero.

Un injeniero segundo.

Un condestable primero.

Un contramaestre id.

Un sarjento primero de armas.

Un mecánico.

Un maestre de víveres.

Un despensero.

Un sangrador.

Un ayudante de condestable.

Un guardian primero.

Un cabo de luces.

Dos capitanes de altos.

Dos timoneles.

Un mayordomo.

Un cocinero.

Dos mozos de cámara i

Un corneta.

TITULO II

Marina mercante

Art. 65. Para embarcar jente de mar, el administrador de la Ajencia de Embarque de marineros se presentará al jefe de la Oficina de Enganche, con la libreta i la contrata por duplicada, conforme lo estipulado en el artículo 2.° Un ejemplar de la contrata quedará archivado en la oficina.

Art. 66. En los contratos que se estiendan para los buques mercantes, se espresará con toda claridad i precision el destino

del buque i escalas en el viaje, clase que va a desempeñar a bordo, sueldo o beneficio que debe gozar, socorro recibido, tiempo i condiciones de contrato, racion de víveres i agua que se le ha de suministrar en el puerto i navegando, no debiendo ser nunca inferior a la que se provee a las tripulaciones de la Armada.

La racion de agua para la bebida no podrá ser ménos de tres litros por persona navegando entre los trópicos i dos litros fuera de esas latitudes.

Art. 67. El contrato se leerá ante las partes, las que lo suscribirán si no tienen objeciones que hacer, con intervencion del jefe de la Oficina, debiendo firmar a ruego o signar en pos de sus respectivos nombres los que no sepan escribir.

Una vez legalizado el contrato, se devolverá al administrador de la Ajencia, con la libreta del marinero, la que se entregará al capitan del buque, debiendo éste darle al marinero cuando haya concluido la contrata i obtenido su licenciamiento, anotándose previamente en ella, las aptitudes i conducta que haya observado durante su permanencia a bordo, la fecha del desembarque i si ha sido o no ajustado i pagado de sus haberes.

Art. 68. Las oficinas de enganches representarán a los menores de edad que no tuviesen curador especial o no fueren hijos de familia bajo patria potestad, a efecto de la validez del contrato, pero será obligacion de las ajencias de embarques, inquirir las pruebas que evidencien la carencia de curador i que no sean hijos de familia bajo patria potestad, siendo ellas responsables de los reclamos i perjuicios que por tal motivo se orijinen.

Art. 69. Solo se permitirán embarcarse a los individuos que tengan los siguientes requisitos:

1.° Hallarse en posesion de su libreta, la ajencia de embarque le afianzará de no ser desertor, licenciado por mala conducta e inhábil para el servicio.

2.° Gozar de buena salud i no tener defectos físicos incompatibles con el servicio del mar. Al efecto el capitan podrá ha-

cer reconocer a su costa por un facultativo a los individuos que embarque, debiendo insertarse en la libreta el respectivo informe.

3.° Acreditar honradez, buena conducta i las aptitudes que exije el empleo.

Art. 70. Siempre que un capitan, despues de haber formalizado el contrato de enganche del equipaje, tuviere que embarcar algunos hombres, en reemplazo de los que hubieren abandonado el buque, de los muertos o de los que quedaren en tierra por enfermos, o por cualquiera otra causa, deberá hacerlos inscribir en el rol del equipaje, presentarlos en la oficina de enganche o en el Consulado, si el caso tuviere lugar en puerto estranjero, para que se proceda a su enganche.

Los reemplazantes a que se refiere este artículo forman parte del equipaje, i como tales quedan sujetos a las mismas disposiciones que reglan los contratos de la jente de mar. La inscripcion en el rol se efectúa despues de celebrado el contrato de enganche. En puerto chileno, el capitan no podrá desembarcar ni despedir a ningun hombre de mar sin intervencion de la autoridad marítima. En puerto estranjero todo desembarco o licenciamiento se hará con el consentimiento del Cónsul de Chile, i en uno u otro caso se espedirá por escrito, por el capitan, el boleto correspondiente en que se espresará la causa del desembarco i si el marinero ha sido o no ajustado de sus haberes.

El capitan del buque i la persona que intervenga que contravinieren esta disposicion quedarán sujetos a las penas de los artículos 67 i 84 de la lei de Navegacion, i si el individuo embarcado fuese desertor, serán castigados con arreglo a los artículos 61, 86 i 87 de la misma lei.

Art. 71. Las condiciones de los contratos de enganches celebrados entre el capitan de una nave i la marinería conforme el artículo 20 de este reglamento, se estipularán con entera libertad por los contratantes i en conformidad al artículo 63 de la lei de Navegacion, pero no se considerarán formalizados ántes

de que hayan sido autorizados por el jefe de la oficina, previo el acuerdo, lectura del contrato, firmas de las partes e inscripcion en el libro respectivo.

No se autorizarán contratos en que falten a las prescripciones de las leyes i reglamentos vijentes sobre la materia.

Art. 72. Las oficinas de enganche no permitirán el embarque de un marinero chileno en un buque que deba salir del pais, si no se estipula espresamente su repatriacion.

Art. 73. Si por falta de conocimientos profesionales comprobado ante la autoridad marítima, o el Cónsul de Chile en el estranjero, o por otra causa legal se anulare el contrato, el individuo despedido del servicio deberá ser pagado de sus sueldos hasta el momento de su separacion i costeársele el pasaje de regreso hasta el puerto en donde se hubiere estendido el contrato; pero si se inutilizare a bordo por enfermedad u otro motivo i fuera despedido sin causa o se licenciare a consecuencia de naufrajio se le abonará su sueldo hasta llegar al puerto indicado.

Art. 74. Espirado el término del contrato, descargado i amarrado el buque, los tripulantes serán ajustados i pagados con la intervencion de la oficina de enganche. En la libreta que se devolverá al marinero se estenderá certificado de pago i licenciamiento i la nota de conducta i aptitudes a que se hubiere hecho acreedor.

Al respaldo del contrato se estenderá igual certificado, el que servirá al capitan para su resguardo.

Art. 75. Si la descarga del buque no tiene lugar dentro de ocho dias hábiles a contar desde la llegada al puerto, se procederá al ajuste i pago de la tripulacion a la terminacion de dicho plazo, salvo estipulaciones en contrario.

Art. 76. Los licenciamientos que se hagan en cualquier puerto de la República en personas inhabilitadas por el servicion de mar serán comunicados por las autoridades marítimas a la Oficina Jeneral de Enganche para que se anote en el libro

respectivo. Con el mismo fin comunicarán las deserciones i licenciamiento por mala conducta i otros impedimentos.

Art. 77. Todo tripulante chileno que se embarque en buques estranjeros, deberá ser inscrito en las oficinas de enganche de la República para hacer efectiva su repatriacion, segun lo dispone el decreto de 9 de Enero de 1860, quedando sujeto el que contraviniera a la pena que se establece en el mismo decreto.

TÍTULO V

Ajencias de embarques de marineros

Art. 78. Para establecer ajencias de enganche de marineros se presentará una solicitud por escrito a la Comandancia Jeneral de Marina, la que con el informe del jefe de la Oficina Jeneral de Enganche o de las autoridades marítimas del departamento, que recaerá sobre las garantías personales i pecuniarias del solicitante, se concederá o denegará segun se estime conveniente.

Con la licencia de la Comandancia Jeneral de Marina, se presentará el interesado a la autoridad administrativa para los efectos que le concierna.

En el fróntis del local se pondrá un rótulo que diga:

Ajencia para embarque de marineros autorizada

Art. 79. En cada ajencia se llevará un libro al tenor del que se lleva en la Oficina Jeneral de Enganche i capitanías de puerto titulado «Embarque i desembarque de Marineros» debiéndose asentar en la columna «observaciones», las estipulaciones especiales que no sean las que están consignadas en los contratos de uso jeneral.

Art. 80. Las ajencias para embarques de marineros no cobrarán mas de un peso por el servicio de embarque de cada individuo.

Art. 81. La Comandancia Jeneral de Marina podrá hacer

cesar los permisos que hubiere otorgado para el establecimiento de ajencias de embarque, ya sea por cobro de mayor suma que la indicada en el artículo anterior, o ya por cualquiera otra causa que a juicio de dicha Comandancia hiciere perjudicial la continuacion de su existencia.

Será causa para hacer cesar los permisos si la ajencia para embarques fuera a la vez casa de alojamiento de marineros.

Anótese, comuníquese i publíquese.

ERRÁZURIZ.

Manuel Búlnes.



